Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

3,80 €

Nr. 10
Oktober 2006
55. Jahrgang

Deutschland 3,80 €
Österreich 4,40 €
Schweiz 7,50 sFr
Benelux 4,40 €
Frankreich 4,40 €
Italien 5,- €
Dänemark 42,- dkr

B13411



WERKSTATT:
- Farbe bekennen mit Vallejo
- PC-Kehrschleifenautomatik

TESTS
- T3 von Märklin/Trix
- 2016 von Piko

Siemens in der Erfolgsspur
Wolfram Seiler im Interview

Wie einst im Mai, nur in H0
Ottbergens Zwischenstück

Die Zwickauer Werkbahnen
Dampf im Revier

DB Regio verleiht 624
Charakterköpfe in Polen

PARADE-EISENBAHNER ***Horst Troche***

Der Vater des DB-Museumsparks

Inhalt

VORBILD

Titelthema

16 TRADITION BEFLÜGELT
Ein Portrait des Eisenbahn-Intimus Horst Troche.

Drehscheibe

4 BAHNWELT AKTUELL

24 GLOBAL PLAYER
Wolfram Seiler, Leiter der Siemens-Lokomotiv-produktion, stellt sich einem Interview.

28 KOLBERGER KUR
Deutsche 624-Triebwagen fahren inzwischen an der polnischen Ostseeküste.

LokoMotive

30 AMIS IN HOLLAND
55 Jahre NS-E-Lok-Baureihe 1200.

Geschichte und Geschichten

34 DAMPF AM BRÜCKENBERG
Steinkohlenbahnen rund um Zwickau.

MODELL

Werkstatt

56 SICHTLICH GEALTERT
Rainer Albrecht bereichert Fahrzeuge mit Betriebsspuren mit dem Traincolor-Set.

58 SYSTEM-FORTSCHRITT
Die PC-Steuerung Groupie-MEB-Tron wächst weiter.

55 BASTELTIPPS

Probefahrt

64 FANS FÜR FANS

64 OST-SHUTTLE

65 AUF DEM SPRUNG

66 UN CLASICO ESPAÑOL

67 RÜGEN-DRILLINGE

Unter der Lupe

68 ZWEITAKT-ERINNERUNGEN

69 PRÜFBERICHT

Test

70 WANDERSMANN
Der Siemens-Eurorunner erscheint als preiswerte Hobbylok von Piko in H0.

74 TECKELCHEN
Die neue T3 aus Göppingen stellt sich als Gleich- und Wechselstromvariante dem Test.

Szene

76 WIEDERBELEBUNG
Teil 2: Die bekannte Ottberger H0-Großanlage hat mehr zu bieten als das berühmte Bw.

84 ZU GAST BEI FREUNDEN
LGB-Festival zum Lehmann-Jubiläum.

AUSSERDEM

90 Modellbahn aktuell

5 Standpunkt

97 Impressum

40 Bahnpost

42 Güterbahnhof

48 Fachhändler-Übersicht

88 Termine + Treffpunkte

39 Buchtipps

98 Vorschau

41 Internet



76 Raus aus dem Bw

Der zweite Teil des Portraits der spektakulären Ottbergen-Anlage führt ins Weserbergland.



34 Sachsen-Kohle

Vom Zwickauer Revier lebte auch die Eisenbahn.

16 Der Paraden-Mann

Die DB-Jubiläumsparaden 1985 hätten ohne ihn wohl nicht stattgefunden: Horst Troche, Eisenbahner mit Leib und Seele.



24 Gut aufgestellt

Wolfram Seiler ist einer mehr als 125-jährigen Tradition im Bau von E-Loks verpflichtet.





Titel: Der Adler stammt von Märklin, der Bahnhof Bad Wimpfen von Vollmer.
Foto (Modell): Markus Tiedtke
Foto: Sammlung Troche

Happy Birthday LGB **84**

Die Lehmänner aus Nürnberg luden zur Geburtstagssause und die Ilm-Fans kamen in Scharen.



BAHNWELT AKTUELL

SCHWEIZ

Der goldene Nagel



Foto: Armin Schmutz

Wenn ab 15. Juni 2007 vorerst im reduzierten und ab 9. Dezember 2007 im vollen Fahrplanbetrieb Passagiere mit 250 km/h durch die 4,3 Milliarden Franken teure Tunnelröhre brausen werden, werden sie nichts ahnen vom historischen Moment, als Heinz Schmid und Marianovic Mio vor zahlreichen VIPs und Pressefotografen das Wallis mit dem Kanton Bern endgültig zusammenschweißten.

● Man nehme je ein Schienenpaar aus Süd und Nord mit einem Gewicht von 60 Kilogramm pro laufendem Meter, umgebe die etwa zwei Zentimeter große Lücke dazwischen mit einer festen Schale aus Keramik, dichte die Fugen mit Sand ab und wärme das Ganze mit dem Schweißbrenner auf 950 Grad Celsius. Darauf kommt ein Kessel mit einem Pulver aus etwa 96 Prozent Aluminium sowie Stahlgranulat. Die blendend weiße Stichflamme lässt das nun 2500 Grad heiße Schweißmittel in die Schienenlücke fließen. Abkühlen lassen, Schlacke und Schale entfernen, plan schleifen und fertig ist der goldene Schienennagel. So geschehen am 24. Juni 2006 im 34,6 Kilometer langen Lötschberg-Basistunnel, unmittelbar vor dem Relaisraum Ost und gerade noch auf Berner Boden. Gleisbauer benützen heute längst keine Schienennägel mehr, wie Peter Teuscher der versammelten Gästeschar erklärte. Was für den Tunnelbauer die Durchschlagsfeier bedeute, sei das Zusammenfügen der letzten Gleislücke für die Gleisbauer, eben die Symbolik des goldenen Nagels, in Anlehnung an das Einschlagen eines wirklich goldenen Nagels am Promontory Point im Staate Utah (USA), als sich am 10. Mai 1869 die Gleise aus dem Osten und dem Westen zur ersten transkontinentalen Bahnlinie der USA zusammenfügten. Seit dem Fahrbahnbaubeginn im Dezember 2004 sind 57 Kilometer Schiene aus 120 Meter langen Stücken in rund 85000 Kubikmeter Beton fest zusammengebaut worden. Schotter gibt es im Tunnel keinen mehr. Diese Bauweise sei unterhaltslos und dürfte für die nächsten 100 Jahre Bestand haben, so Hubert Rhomberg von der mit dem Gleisbau beauftragten Firma. 70 Prozent der bis auf einen Millimeter genau gerichteten Gleise wurden vom Südportal in Raron, der Rest vom Nordportal in Frutigen aus eingebaut. Vom ausgezeichneten Fahrkomfort konnten sich Ehrengäste und Medien auf der Fahrt in den Tunnel mit zwei dieselgetriebenen GTw von Stadler überzeugen. Es dürfte sich wohl um die erste Passagierfahrt von Norden her in den Basistunnel gehandelt haben. Mit zum Gleisbau gehört auch die größte, je fest einbetonierte 180 Meter lange Weiche, die die beiden Tunnelröhren beim Fußpunkt Ferden in nur eine Spur zusammenfügt. Aus diesem Grund werden auch nach 2007 weiterhin Züge über den Berg rollen: Personenzüge im Stundentakt, gegen 40 eher leichtere Güterzüge und natürlich der Autoverlad Kandersteg – Goppenstein. Schwere Güterzüge dürfen mit 100 km/h unten durch wie auch die Intercity und neuen Eurocity Cisalpino, die im Tunnel mit einer Geschwindigkeit von 250 km/h fahren sollen. Vorher braucht es aber noch Dutzende von Probefahrten. Von Süden her wird bereits mit ETCS (European Train Control System) probegefahren. In den Testfahrten wird die Strecke sukzessive mit bis 280 km/h befahren werden. Die Übergabe des Tunnels vom Bauherrn AlpTransit Lötschberg AG zur Betreiberin BLS AG ist für den 15. Juni 2007 vorgesehen und wird mit einem großen Volksfest gefeiert werden.

MUSEUMSBAHN

Kapitaler Schaden

● 011066 der Ulmer Eisenbahnfreunde (UEF) bespannte am 20. August 2006 den Dampfschnellzug „Hans-Christian Andersen" von Hamburg nach Odense in Dänemark. Beim planmäßigen Verlassen des Bahnhofs Pinneberg morgens gegen 7.30 Uhr erlitt die 01.10 jedoch einen Lagerschaden, wodurch sich die linke Treibstange verbog und die Reise bereits nach rund 15 Kilometern endete. Ursprünglich vorgesehen war die Teilnahme der Ulmer Maschine am Tag der deutschen Lokomotiven im Eisenbahnmuseum von Odense. Eines der Hauptgleise auf der Hauptstrecke von Hamburg nach Elmshorn musste für rund sieben Stunden zwischen Pinneberg und Tornesch gesperrt werden. Die Museumswagen wurden nach Hamburg-Langenfelde geschleppt. Regionalbahnen wurden durch Busse ersetzt, alle anderen Züge wurden eingleisig an der 01.10 vorbeigeleitet. Aus Hamburg-Eidelstedt eilte ein Hilfszug mit der Autozug-115 350 herbei. Die verbogene Treibstange musste ausgebaut werden, damit die Dampflokomotive abgeschleppt werden konnte. Erst gegen 15 Uhr konnte die Dampflok von der Autozug-Lok nach Hamburg-Langenfelde abgeschleppt werden. Die Schadenshöhe und das weitere Schicksal der erst im Mai dieses Jahres in Meiningen überholten 011066 sind noch unklar.



Foto: Brüggemann

Vom Straßenrand an der nördlichen Bahnhofsausfahrt von Pinneberg konnten die Fahrgäste und andere Schaulustige den Ausbau der Treibstange der 01 1066 beobachten. Das Wetter war gut, nur nicht die Stimmung der Reisenden und der Ulmer Eisenbahnfreunde.


Foto: Dollinger

Derzeit erhalten mehrere Taurus-Loks und auch die Baureihe 182 der DBAG neue Kohlefaserhauben über den Führerständen (hier, bei ES 64 U2-031, erkennbar an den unterschiedlichen Gelbtönen). Die ursprünglich beim Bau verwendeten Materialien hielten der UV-Bestrahlung durch die Sonne nicht stand und wurden porös. Der Austausch fällt noch unter die Herstellergewährleistung. Bis 2007 wird eine Lok nach der anderen durch Siemens nachgebessert. Zum Ersatz für die jeweils ausfallende Lok der Baureihe 182 wird Railion eine Dispolok zur Verfügung gestellt.

FRANKFURT

S-Bahn-Sanierung

Eine mehrwöchige S-Bahntunnelsperrung wegen Weichenerneuerungen prägte den sommerlichen Nahverkehr in Frankfurt (Main). Vom 31. Juli bis 18. August 2006 wurden nach 28-jähriger Betriebszeit rund 30 Weichen im Frankfurter S-Bahntunnel zwischen Hauptbahnhof und Konstablerwache (1,4 Kilometer Länge) getauscht. Dies führte zur Totalsperrung des Tunnels und umfangreichen Änderungen im S-Bahn- und Regionalbahnverkehr. Normalerweise verkehren acht S-Bahnlinien durch den Tunnel. Die Reisenden mussten sich auf veränderte Linienführungen sowie geänderte Anfangs- und Endbahnhöfe einstellen. Zwischen Hauptbahnhof und Konstablerwache wurde eine Extra-Straßenbahnlinie eingerichtet und der U-Bahnverkehr verdichtet. Zahlreiche S-Bahnen endeten während des Baus in der Bahnsteighalle des Hauptbahnhofs, die sonst nur von der S 7 planmäßig benutzt wird, zusätzliches Servicepersonal stand den Reisenden zur Verfügung. Die Transport und Logistik AG (TLG) war verantwortlicher Auftragnehmer für die Baustellenlogistik und setzte neben eigenen Loks auch Fahrzeuge Dritter ein.


Foto: Gerlach

Am 8. August 2006 wartete „nowu-trans“-21 im Hafenbahnhof Frankfurt Ost vor Wagen mit vormontierten Weichenteilen auf ihren nächsten Einsatz auf der Tunnelbaustelle. Die V 100 ist die ehemalige EIB-21 und gegenwärtig von „nowu-trans“ an die Nordbayerische Eisenbahn vermietet.

Liebe Leserin, lieber Leser!


Dr. Karlheinz Haucke

Kontinuität im Wandel ist seit jeher eine der Stärken des MODELLEISENBAHNER. Selbst den mit der Wiedervereinigung Deutschlands einhergehenden Umbruch hat unsere Zeitschrift nicht nur überlebt, sondern im wahrsten Sinne des Wortes gemeistert. Von Leipzig über Berlin nach Stuttgart und weiter nach Bad Waldsee führte der Weg, auf dem uns eine wachsende treue Leserschaft, nämlich Sie, liebe Leserin, und Sie, lieber Leser, begleitet.

Und aus jeder Veränderung ging der MODELLEISENBAHNER gestärkt hervor, manchen Unkenrufen zum Trotz. Wir eroberten die Position des Marktführers bei den unabhängigen Fach- und Publikumszeitschriften unseres Genres und behaupten diese seit Jahren europaweit mit großem Vorsprung.

Um jedoch den Herausforderungen des dritten Jahrtausends unserer Zeitrechnung auf Dauer begegnen zu können, sind starke Partner kein Fehler. Das weiß auch Hermann Schöntag, unser bisheriger Verleger. Die Entscheidung, den MODELLEISENBAHNER in neue Hände zu geben, ist ihm alles andere als leicht gefallen. Doch die Gewissheit um den Fortbestand des bewährten MEB-Teams am unveränderten Standort hat ihm und uns den Abschied ein wenig erleichtert.

Keine Frage: Wir werden auch als jüngstes Mitglied, aber wesentlicher Bestandteil der Verlagsgruppe Bahn (VGB) im großen WAZ-Medien-Konzern unsere erfolgreiche Arbeit fortsetzen. Da dürfen Sie uns getrost beim Wort nehmen!

BAHNWELT AKTUELL

DB AG

Kofferbomben-Schreck

● Das versuchte Attentat auf zwei Regionalzüge mittels Kofferbomben hielt die Republik im August in Atem. Erst Tage nach dem missglückten Attentat erhellte sich langsam der terroristische Hintergrund. Mehrere junge Studenten aus islamischen Ländern wurden im Zuge der Ermittlungen festgenommen. Das versuchte Attentat fachte auch die Debatte um den Schutz der Öffentlichkeit vor terroristischen Anschlägen neu an. Vor allem die Videoüberwachung an öffentlichen Orten wie Bahnhöfen soll künftig verstärkt werden.



Foto: Gerlach

Eine wechselvolle Geschichte hat 145 023 der „Eisenbahn Bau & Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn" (Press) bereits hinter sich. Ursprünglich von Adtranz (Bombardier), analog der DBAG-Baureihe 145, in einer Serie von sechs Stück für die Schweizer Mittel-Thurgau-Bahn gebaut und in das Tochterunternehmen Lokoop AG als Reihe 486 integriert, kamen die Fahrzeuge nach der Insolvenz des Unternehmens zur SBB und wurden dort als Reihe 481 bei SBB-Cargo eingesetzt. Ende 2005 erfolgte der Verkauf aller sechs Fahrzeuge an den Lokvermieter Mitsui Rail Capital Europe (MRCE). Die Fahrzeuge erhielten ein Softwareupdate zur Anpassung an die BR 185 bei Bombardier. Die 481 001 wurde von Press langfristig angemietet und in Hennigsdorf umlackiert sowie folgerichtig als 23. Triebfahrzeug in 145 023 umbeschriftet. Seither wird die Lok vor überregionalen Güterzügen eingesetzt. Am 17. August 2006 wartete sie im ehemaligen Bw Hanau auf ihre nächste Zugleistung.

MUSEUMSBAHN

40 Jahre Erfolg

● Die erste deutsche Museumseisenbahn von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf (Spurweite 1000 mm) des Deutschen Eisenbahn-Vereins (DEV) wurde dieses Jahr bereits 40 Jahre alt. Dies feierte der Verein am ersten Augustwochenende gemeinsam mit dem 125-jährigen Bestehen der Hoyaer Eisenbahn, einer der Vorläufergesellschaften der heutigen Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya (VGH). Eine große Fahrzeugparade der Museumsfahrzeuge, der Einsatz aller betriebsfähigen Dampfloks und der Preußenzug der Museums-Eisenbahn Minden gehörten zum umfangreichen Festprogramm. Zu den Feierlichkeiten wurde die Lok Hoya nach ihrer Revision wieder in Betrieb genommen. Ursprünglich wollte der Verein vor 40 Jahren nur eine Dampflok dieser Schmalspurbahn haben, bis der damalige Betriebsleiter die Vereinsgründer vor mehr als vier Jahrzehnten abends beim Bier fragte: „Warum wollt Ihr denn nicht bei mir fahren?" So entstand schließlich eine der wohl schönsten deutschen Museumsbahnen, wie eines der Gründungsmitglieder schmunzelnd erzählte. Heute ist Bruchhausen-Vilsen ein beliebtes Reiseziel, eben auch wegen der Museumsbahn.



Foto: Brüggemann

Die Lok „Franzburg" von 1894 verlässt den Bahnhof Bruchhausen-Vilsen. Vor dem Lokschuppen wurden den Besuchern die Fahrzeuge und Züge fachkundig erklärt.

BAYERN

Abschiedstour

● Am 16. Juli 2006 fanden wohl zum letzten Mal die von den Freunden Historischer Eisenbahn Mühldorf e. V. organisierten Pendelfahrten mit 213 333 auf der Strecke Neumarkt-St. Veit – Frontenhausen-Marklkofen statt, die alljährlich den Anwohnern der Strecke eine bequeme Anreise per Bahn zum Feuerwehrfest in Marklkofen ermöglichten. Nächstes Jahr wird dies wohl nicht mehr möglich sein: Zum einen hat 213 333 Mitte November Fristablauf (eine neue HU steht in den Sternen) und zum anderen wird die seit Jahren nur noch im Müllverkehr bediente Strecke Ende des Jahres wohl endgültig stillgelegt, nachdem man ihr nach der schon für Ende 2005 geplanten Stilllegung nochmals eine Gnadenfrist für das Jahr 2006 gewährt hatte.



Foto: Gsänger

Das Ende naht: 213 333 wird wohl bald den Dienst quittieren.

ZWISCHENHALT

■ **Das Südhessennetz** (Wiesbaden – Darmstadt – Babenhausen – Aschaffenburg) geht ab 9. Dezember 2007 für die Dauer von zehn Jahren an DB Regio.

■ **Am 14. und 15. Oktober 2006** veranstaltet der Thüringer Eisenbahnverein (TEV) wie in den Vorjahren ein Eisenbahnfest anlässlich des 353. Weimarer Zwiebelmarktes. Das Fest steht unter dem Motto „30 Jahre U-Boot". Neben zahlreichen anderen Loks werden auch sieben U-Boote der Baureihen 219 und 229 erwartet. Geöffnet ist von 9 bis 17 Uhr.

■ **Siemens Transportation Systems** hat in Belgien einen Großauftrag zur Ausstat-

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Der Strom kommt


Foto: Brüggemann

Dietrich Austermann (links) und Hartmut Mehdorn (rechts) stehen stolz vor dem ersten Fahrleitungsmast in Bad Oldesloe. Mehdorn hob hervor, dass der Verkehr mit E-Loks in Zukunft umweltfreundlicher wird.

● Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der DB AG, kam persönlich nach Bad Oldesloe. Am 23. August 2006 wurde der erste Rammschlag zum Setzen des ersten Fahrleitungsmasten im Bahnhof von Bad Oldesloe, an der Strecke von Hamburg nach Lübeck-Travemünde gefeiert. Bis Ende 2008 wird die 85 Kilometer lange Strecke elektrifiziert. Parallel werden auch die Planungen für den zweigleisigen Ausbau des sieben Kilometer langen Abschnitts zwischen Schwartau-Waldhalle und Lübeck-Kücknitz weitergeführt. Dieser soll bis Ende 2009 fertiggestellt sein. Gemeinsam investieren Bund, Land und Bahn rund 165 Millionen Euro. „Nicht einmal ein Jahr liegt zwischen der Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund und dem heutigen Baubeginn", sagte Mehdorn: „Das zeigt, dass wir bei der Bahn mit Hochdruck an diesem wichtigen Projekt arbeiten." In Lübeck-Genin entsteht ein neues Umrichterwerk zur Stromversorgung von DB Energie.

Am 31. Juli 2006 hatte 111 224 die Ehre, einen defekten ICE 2 ab Ochsenfurt nach München zu schleppen.


Foto: Dollinger

HESSEN

Kulturbahnhof wird durchfahren

● 170 Meter Tunnel, die es in sich haben, denn es geht um die Untertunnelung des Empfangsgebäudes im Hauptbahnhof in Kassel, die künftig die Regiotram nutzen soll. Die insgesamt 28 für Nordhessen beim Bahntechnikhersteller Alstom LHB bestellten Regiotrams sollen den Nahverkehr in Kassel und Umgebung revolutionieren. Ähnlich der Saarbahn in Saarbrücken und der AVG in Karlsruhe rollen dann Zweisystem-Triebwagen aus der City, dort auf dem Gleichstrom-Netz der Straßenbahn, weiter auf dem Netz der Bahn unter anderem nach Melsungen mit 15kV/16,7Hz Wechselstrom bei einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Neu bei der Regiotram in Kassel ist auch die Möglichkeit, die Citadis-Triebwagen mit Dieselantrieb zu nutzen. Zehn Hybrid-Triebwagen haben dazu einen im Dachbereich installierten Dieselmotor. Die Verknüpfung der beiden Netze fordert die ganze Kunst der Ingenieure. Das Teilstück unter dem Bahnhofsvorplatz ist bereits fertig; im Hauptbahnhof (auch als Kulturbahnhof bekannt) kämpfen sich kleine Bagger von der Querhalle aus durch den Untergrund. In der Einfahrrampe, wo einst Züge am Prellbock der Gleise 4 bis 6 endeten, steht der Einbau der Schwellen an. Im September soll im gesamten Bereich Baufreiheit für die Gleis- und Oberleitungsmontage bestehen, damit planmäßig im „documenta"-Jahr 2007 das Tram-Train-System in Betrieb gehen kann.


Foto: Emersleben

Großbaustelle Kulturbahnhof: Anfang August staubte es gewaltig in Kassels Zentrum.

tung von 4000 Signalen mit Komponenten für das belgische Zugbeeinflussungssystem TBL1+ und für das Europäische Zugbeeinflussungssystem ETCS (Level 1) gewonnen. Der Auftrag hat einen Wert von 105 Millionen Euro und umfasst neben den Komponenten auch Projektierungs- und Montageleistungen sowie einen Instandhaltungsvertrag über 20 Jahre. Auftraggeber ist der belgische Schienennetzbetreiber Infrabel. Es handelt sich um den größten Auftrag, den Siemens bislang für ETCS-Komponenten erhalten hat.

■ **Bombardier hat die Auslieferung** der ersten reinen Gleichstrom-Lokomotive aus der Traxx-Familie angekündigt. Der Lokvermieter Angel Trains hat zehn Maschinen des Typs Traxx 140 DC bestellt, die zwischen Oktober 2006 und März 2007 geliefert werden sollen.

■ **Mit einer Sonderausstellung** ehrt das Deutsche Technikmuseum Berlin (DTMB) einen großen Architekten: Alfred Frederik Elias Grenander (1863 bis 1931). Ab 1900 arbeitete der Schwede für die Berliner Hochbahngesellschaft. Dabei gestaltete er nicht nur die Hochbauten, sondern wirkte auch an der Formgebung der ersten U-Bahnwagen mit. Neben den Verkehrsbauten schuf Grenander Industriegebäude und Wohnhäuser. Die Ausstellung stellt nicht nur den U-Bahn-Architekten, sondern den ganzen Grenander vor. Unter dem Titel „Berlin über und unter der Erde. Das Werk von Alfred Grenander" läuft sie vom 15. November bis 29. April (DTMB, Trebbiner Straße 9, 10963 Berlin-Kreuzberg, Ruf 030/902540, www.dtmb.de).

■ **Die Betriebsführung** der Anschlussbahn Küchwald – Glosa der Stadtwerke Chemnitz übernahm die AHG Handel & Logistik aus Cottbus. Die Anschlussbahn dient der Versorgung der Stadtwerke Chemnitz mit Kohle. Die Lokomotiven der Stadtwerke wurden in den Bestand der AHG übernommen.

■ **Die erste Vossloh-Lok** des neuen Typs Euro 4000 ist in Kiel angekommen. Die Euro 4000 wurde im spanischen Werk in Valencia gebaut und soll auf der Innotrans in Berlin ausgestellt werden.

Bahnwelt Aktuell



Am 12. August 2006 zog Ae 4/7 10997 den historischen DB-TEE-Speisewagen ARmz 211 bei einer von TEE-Classics veranstalteten Gourmetfahrt über die Rheinbrücke zwischen Waldshut-Tiengen (D) und Koblenz (CH). Auf der Brücke gab es beim halbstündigen Halt den Hauptgang. Das Sechsgangmenü wurde von Chefkoch Roland Meier in der Küche frisch zubereitet.

Foto: G. Habermann

SLOWENIEN

100 Jahre Wocheinerbahn



Foto: Haslebner

Die beiden SZ-Dampfer 06-018 und 25-026 warten am 15. Juli 2006 mit ihrem Sonderzug auf die Abfahrt.

● 2006 feierte die Wocheinerbahn (heute Bohinjske zelezniske) ihr 100-jähriges Bestehen. Im Jahre 1906 wurde diese Gebirgsbahn von Aßling (Jesenice) nach Triest vom Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand feierlich eröffnet. Die Wocheinerbahn ist ein Teil der Transalpina, die Wien, die nörd- und östlichen Kronländer der Monarchie und Bayern mit dem Hafen Triest am Adriatischen Meer verbindet. Diese Strecke galt als der schwierigste bauliche Abschnitt der Transalpina. An der 145 Kilometer langen Strecke mussten 42 Tunnel, drei Galerien und 65 Brücken erbaut werden. Die berühmtesten Bauwerke dieser Strecke sind der 6327 Meter lange Wocheinertunnel zwischen Feistritz am Wocheinersee (Bohinjska Bistrica) und Podbrdo und die steinerne Eisenbahnbrücke über den Fluss Isonzo (Soca) bei Solkan. Diese Eisenbahnbrücke hat den weltweit längsten steinernen Bogen, seine Bogenspannweite beträgt 85 Meter. Das schönste architektonische Bahnhofsgebäude ist der Staatsbahnhof von Görz (Nova Gorica). Nach dem Zerfall der österreichisch-ungarischen Monarchie verlor die Bahnlinie ihre Bedeutung und der heutige Verkehr auf der Wocheinerbahn ist gering. Neben einigen Personenzügen und kaum Güterverkehr ist der Autoreisezug zwischen Feistritz/Wocheinersee und Podbrdo erwähnenswert. Dampfsonderzüge verkehren an einigen Tagen im Juli und August.

TOP UND FLOP

TOP: Courage gezeigt

Die DB AG bedankte sich mit Reisegutscheinen bei einem jungen Paar, das sich am 28. Juli 2006 schützend vor eine Gruppe ausländischer Kinder stellte, die in einem Regionalzug in Richtung Weimar von zwei polizeibekannten, besoffenen Rechtsextremisten angegriffen und beleidigt wurden. Gerade in den häufig schwach besetzten Regionalzügen kommt es immer wieder zu Provokationen, die von anderen Mitreisenden zwar kein Heldentum, aber ein angemessenes Einschreiten nötig machen. Jost Beckmann, Leiter Fahrgastmarketing in der Regionalleitung Südost der DB Regio AG: „Wir wünschen uns, dass viele Reisende bei offensichtlichem Fehlverhalten anderer reagieren (...).“

FLOP: Keine Neutralität

Man kann es nicht mehr hören. Nachdem kürzlich gemeldet wurde, die Bahn würde das Netz verlieren, folgten tags darauf gleich erste Dementis seitens mehrerer SPD-Vertreter (Stiegler, Tiefensee, Müntefering), vielleicht auch vor dem Hintergrund angedrohter Streiks durch die Eisenbahnergewerkschaft Transnet, falls die DB AG ihr Netz verlöre. Eisenbahnergewerkschaft? Besser DB AG-Gewerkschaft, denn die Interessen der Privatbahnen und deren Angestellten scheint Transnet zu übersehen. Arriva- oder Veolia-Angestellte könnten anders über die Trennung von Netz und Betrieb denken? Oder ist deren Zahl zu gering, um bei Transnet Gehör zu finden?

Foto: A. Polnik



Die von Eichholz angemieteten V 170 1125 und 1142 warten nach getaner Arbeit, sie brachten Schotter für die Gleiserneuerung der Strecke Bayreuth – Weidenberg, am 6. August 2006 in Bayreuth auf die Rückfahrt nach Hüttengrund bei Lauscha. Am 17. August 2006 musste Eichholz aus konjunkturellen Gründen Konkurs anmelden. Ein Käufer steht allerdings schon parat. Die österreichische Strabag-Gruppe will Eichholz übernehmen.

BAHNWELT AKTUELL

? FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.

Foto: Neumann



● Am 1. und 2. Juli 2006 wurde das 100-jährige Bestehen der württembergischen Nebenbahnstrecke Amstetten – Gerstetten gefeiert. Dabei kamen unter anderen die Dampfloks 58 311 und 751118 zum Einsatz. Auch der frisch restaurierte Fuchs-Tw 06 (Bild) war erstmals wieder zu sehen. Die 20 Kilometer lange Strecke wurde 1906 von der Württembergischen Eisenbahngesellschaft (WEG) gebaut und bis 1996 betrieben. 1997 übernahm ein bundesweit bekannter Verein, dem auch die beiden oben genannten Dampfer gehören, die Strecke. Wir wollen von Ihnen wissen, welchen Verein wir suchen?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Oktober 2006 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Augustheft lautete „Stadler". Gewonnen haben: Brösing, Steffen, 09232 Hartmannsdorf; Thiel, Heike, 07407 Rudolstadt; Matthews, Eckhard, 67112 Mutterstadt; Rösner, Peter, 37308 Heiligenstadt; Eimer, Jürgen, 61118 Bad Vilbel; Brandmeyer, Claude, F-75012 Paris; Friedewald, Jürgen, 15758 Zernsdorf; Bielfeld, Andreas, 58239 Schwerte; Suhren, Christa, 26524 Hage; Lisson, Klaus-Dieter, 29549 Bad Bevensen; Proff, Willi, CH-8134 Adliswil; Colmsee, Ekkehardt, 41352 Korschenbroich; Mündel, Ralf, 14913 Altes Lager; Janßen, Karl, 87600 Kaufbeuren; Zech, H.-Joachim, 02906 Niesky; Richard, Hans, CH-3074 Muri BE; Schneider, Maren, 37603 Holzminden; Kain, Matthias, 08371 Glauchau; Dr. Endres, Vera, 66115 Saarbrücken; Franke, Steve, 06667 Weißenfels.



Foto: Marquardt

Glück im Unglück hatte man bei der Entgleisung von vier Güterwagen bei Mühlehorn an der Strecke Zürich – Chur am 17. August 2006. Die glücklicherweise nur mit Kalk beladenen Kesselwagen kamen auf dem Bahnsteig zum Liegen. Ein erhebliches Stück Gleis wurde zermalmt und Schotter spritzte umher.

SCHWEIZ

TGV-Messfahrten

● Ein Dreisystem-TGV bewarb sich im August 2006 um die Zulassung in der Schweiz, im Hinblick auf einen Einsatz nach dem Fahrplanwechsel 2007. In Kooperation mit der SNCF war der TGV-POS (Paris-Ostfrankreich-Süddeutschland) unter der Leitung von Messtechnik-SBB bei diversen Messfahrten am Gotthard, zwischen Grenchen und Solothurn sowie Bern, Lausanne und Genf und auf der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist unterwegs. Geprüft wurden das Störstromverhalten betreffend Signalanlagen, die Zugsicherungen ZUB und Integra, die Stromabnehmer, der Fahrdrahtanhub, Magnetfeldmessungen, das Verhältnis Rad-Schiene sowie der Luftdruck an der Bahnsteigkante.

TGV-POS bei Polmengo oberhalb Faido auf der Fahrt von Biasca nach Airolo am 19. August 2006.



Foto: Armin Schmutz

NRW

Feststimmung

● Am 13. August 2006 feierte die Region Kaldenkirchen ein großes Bahnhofs-, Strecken- und Innenstadtfest. 800 Jahre Kaldenkrichen und 140 Jahre Eisenbahnstrecke Viersen – Kaldenkirchen lockten zahlreiche Eisenbahn- und Feierfreunde an die deutsch-holländische Grenze. Im ehemals weitläufigen Güterbahnhof von Kaldenkirchen fand eine große Fahrzeugausstellung statt, die durch den Besuch von 23 023 und 65 018 aus Holland aufgewertet wurde. Dampf- und Dieselfreunde wurden durch die Sonderfahrten nach Viersen und Mönchengladbach begeistert, Sonderzüge mit V 200 033 und 221 135, dem VT 98 aus Menden, dem Weltmeister-VT 08 und 23 042 sorgten zusammen mit den beiden holländischen Dampfrössern für einen Fotografenauflauf am Bahnhof und an der Strecke. Ausgestellt waren: 120 501, 103 113, 103 101, 103 233, 103 222, 185 265, 141 228, E 40 128, 151 049, 181 001, 110 169, 194 158, 110 348, E 41 001, 753 001, NE-G 1700 mit Aufschrift „100 Jahre Neusser Eisenbahn" sowie 290 371 und V 65 der KKB, die jetzt zur Brohltal-Eisenbahn gehört.

Foto: Henschel



Geballte Power für fünf Wagen: 23 023 und 23 042 an der Zugspitze, 65 018 schiebt nach.

PRIVATBAHN

Neuer Boss bei Veolia

● Dr. Axel Sondermann (39) wird neuer Vorsitzender der Geschäftsführung der früheren Connex, heute Veolia Verkehr GmbH (Berlin). Er übernimmt dieses Amt spätestens zum 1. Februar 2007 von Ragnar Nordström, der bisher in Doppelfunktion die Verantwortung für Deutschland sowie für die übergeordnete Veolia Transport Central Europe GmbH, ebenfalls mit Sitz in Berlin, inne hatte. Sondermann war zuletzt für die DB-Stadtverkehr-Gruppe tätig. Diese hatte er als Mitglied der Geschäftsleitung und Leiter des Angebotsmanagements unter dem zu den SBB wechselnden Andreas P. Meyer in den vergangenen drei Jahren mit aufgebaut. „Wir freuen uns, mit Herrn Sondermann einen erfahrenen Manager aus der Branche für diese verantwortungsvolle Führungsposition für das größte private Nahverkehrsunternehmen in Deutschland gewonnen zu haben", hebt Ragnar Nordström hervor. Nordström konzentriert sich zukünftig auf die Geschäftsführung der Veolia Transport Central Europe. Diese umfasst außer Deutschland auch die Aktivitäten in Polen, in der Schweiz, in Tschechien, in der Slowakei, in Slowenien und Kroatien.



Foto: Doll

Die E-Lok 1116.250 wurde im Mozart-Jahr anlässlich der Salzburger Festwochen dort in ihrer speziellen Mozart-Lackierung dem breiten Publikum vorgestellt. Sie soll ein Jahr lang dem großen Komponisten ein Denkmal setzen.



Foto: Lindner

Inzwischen gehören die SNCF-Dreisystem-Lokomotiven der Baureihe BB 437000 zum Alltag in Basel SBB RB. Am 23. August fuhr BB 437038 aus Frankreich kommend an der ehemaligen Re 4/4 I 10009 vorbei, deren aktuelle Aufgabe es ist, als Re 416 626 für „Rail4Chem" (R4C) schwere Kesselwagenzüge hinter Basel nachzuschieben.

BAHNWELT AKTUELL



Foto: Seraphin

Die Bespannung der RE-Zugpaare auf der Strecke Nürnberg – Frankfurt (Main) erledigen inzwischen auch moderne Lokomotiven der Baureihe 146. Somit mussten die zuverlässigen 110 ganz und die 111 einen Teil ihrer Leistungen an die Baureihen 112 und 146 abgeben. Am 25. Juli 2006 hat 146 246 mit ihrem RE soeben die Ortschaft Nantenbach durchfahren und wird mit dem Ziel Frankfurt bald den Bahnhof Lohr erreichen.



Foto: Mann

Kurz nach ein Uhr fuhr am 13. August 2006 die an ERS weitervermietete MRCE-G2000 Nr. 500 1607 mit ihrem Containerzug nach Mainz in den Grenzbahnhof Venlo ein und wartete dort einige Stunden auf Weiterfahrt.

Der Schwellenleger

Sommerloch-Phantasien

Alle Jahre wieder kommt das große Sommerloch und das, obwohl der vergangene August alles andere als sommerlich war. Einen Volltreffer ins Sommerloch landete Verkehrsminister Tiefensee, der Hartz-IV-Empfänger zu Schwarzen Sheriffs in unseren Zügen und Bussen machen möchte. Nach dem Motto, ob es auf der Couch sitzt oder in Zügen, ist auch schon egal, da kann unser Arbeitslosenheer auch nach herrenlosen Taschen fahnden, oder wie muss man sich das vorstellen? Und was macht der Hartz-IV-Empfänger, wenn er eine verdächtige Plastiktüte findet, ermittelt er auch gleich, versucht den Eigner herauszufinden und zu verhaften? Oder muss er umgehend die Bundespolizei rufen, die den Zug sofort anhalten lässt? Die Terrorabwehr ist eine hoheitliche Aufgabe und keine Beschäftigungstherapie für ALG2-Empfänger, die leider für jeden noch so absurden Vorschlag unserer Politiker herhalten müssen, nur weil sie keine Lobby haben. Minister Tiefensee und sein Kabinett sollten besser am Abbau der Arbeitslosigkeit arbeiten und die Polizei so gut ausstatten, dass solche Sommergespinste gar nicht nötig sind.



Foto: F. Mulknitz

Die ehemalige Railion-Rangierlok 363 159 wurde kürzlich an das Instandhaltungswerk in Cottbus verkauft. Im Rahmen einer Hauptuntersuchung durch das Werk Cottbus erhielt die V 60 auch ein markantes neues Design: Das Fahrwerk und der Rahmen wurden rot und die Aufbauten schwarz lackiert. 363 159 soll in Zukunft vom Werk Cottbus als Gewährleistungs- und Mietlok vorgehalten werden.

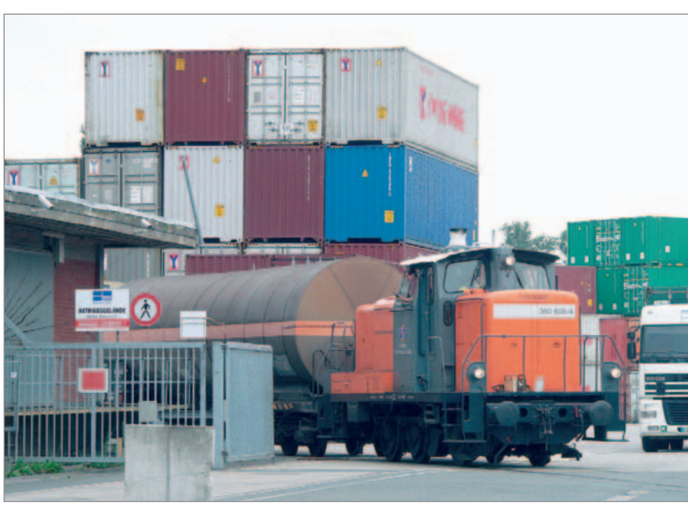
BRANDENBURG

Weniger SPNV ab Dezember 2006



Ein Regioshuttle der ODEG, aus Eberswalde kommend, verlässt im vergangenen August den Bahnhof Templin.

„Nächster Halt: Kuhbier – Ausstieg in Fahrtrichtung links": Nach dem kommenden Fahrplanwechsel im Dezember 2006 wird diese Ansage der Vergangenheit angehören. Die Strecke wurde vom Land Brandenburg im Zuge der Kürzung der Regionalisierungsmittel abbestellt. Großer Verlierer der jüngsten Abbestellungen ist die seit 2004 zur Arriva-Gruppe gehörende Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft (PEG). Am 29. September 1996 war sie als Pionier in den Nahverkehr in den neuen Bundesländern eingestiegen. Damals rumpelte der T1 (ex DB VT 798 538-5) über die 17 Kilometer lange Strecke zwischen Pritzwalk und Putlitz. Mit der PE 74 (Pritzwalk – Meyenburg), der PE 53 (Neustadt/Dosse – Neuruppin) und der gemeinsam mit der Hamburger Hochbahn als ODEG betriebenen OE 63 (Eberswalde – Templin) verliert Arriva den größten Teil seiner Einsatzgebiete in Brandenburg. Von Berlin-Schöneweide über Beeskow nach Frankfurt (Oder) rollen die Regioshuttle (BR VT 650) der ODEG nur noch zweistündlich, wie auch zwischen Kyritz und Pritzwalk (PE 73). Das Abbestellungsszenario war während der ersten Diskussionen noch deutlich dramatischer, war doch auch die Strecke Berlin-Lichtenberg – Straußberg des künftigen Betreibers Niederbarnimer Eisenbahn (NEB/Veolia) in Gefahr. Doch dort bleibt es wie bisher, aber auch die NEB hat einen Streckenabschnitt verloren: Von Basdorf nach Wensickendorf auf dem ohnehin schon kleinen Heidekrautbahnnetz endet der Einsatz der Talent-Triebwagen. Auch bei DB Regio sowie bei der S-Bahn Berlin GmbH werden Leistungen nicht mehr bestellt beziehungsweise reduziert. Rheinsberg wird nur noch im Ausflugsverkehr am Wochenende bedient und die frisch renovierte Strecke Brandenburg (Havel) – Rathenow sieht nur alle zwei Stunden einen roten Zug der BR 646 (GTW 2/6). Von Seiten des Landes sollen die Regionen aber im ÖPNV weiter erreichbar sein, dann allerdings mit dem Bus, denn der Nahverkehr auf der Schiene rechne sich erst ab rund 1000 Fahrgästen am Tag.



V 60-Varianten nehmen zu: Die äußerst auffällig lackierte 360 608 der BEG (Bocholter Eisenbahn-Gesellschaft) rangierte am 17. August 2006 im Emmericher Hafen.

ZEITREISE


Foto: Kiebler

1990

Zwei Bahngesellschaften – fünf Lackierungsvarianten: Anfang der 1990er-Jahre waren solch bunte deutsch-schweizerische EC-Züge in Kempten keine Seltenheit.

100 Jahre Illerbrücken in Kempten

In den Jahren 1904 bis 1906 wurden zwei neue Eisenbahnbrücken (eine zweigleisige und eine viergleisige) über die Iller direkt neben der ersten Holzbrücke aus dem Jahre 1852 in der damals neuen Stampfbetonbauweise errichtet. Bei ihrer Fertigstellung zählten sie zu den Betonbrücken mit den größten Öffnungen weltweit. Die beiden Illerbrücken waren Teil eines großen Gleisdreiecks und einer besonders spannenden Betriebssituation, die bis zur Ablösung des Kemptener Kopfbahnhofes andauerte. Nach dem Umbau und der Verlegung des Bahnhofs Kempten zwischen 1965 und 1969 wurde die viergleisige Brücke in eine vierspurige Straßenbrücke umgebaut. Die zweigleisige Brücke dient auch heute noch dem Eisenbahnverkehr. Am 8. Oktober 2006 feiert DB Regio Allgäu zusammen mit der Stadt Kempten das 100-jährige Bestehen der oberen Illerbrücken. Geplant sind bisher: Fotoausstellung und Filmvorführung zu den Brücken sowie zur Eisenbahn in Kempten, Fahrzeugausstellung, Führerstandsmitfahrten, Dampfzugfahrten zwischen Kempten und Durach, Modellbahnschau und Kindereisenbahn. Für das leibliche Wohl wird mit einem Festzelt samt Unterhaltungsprogramm gesorgt. Gefeiert wird auf dem Gelände der Bahnmeisterei Kempten (Eicher Straße 35) ab 10 Uhr.


Foto: Kiebler

2006

Einheitliches Regiorot ist heute die prägende Farbe auf der Eisenbahn-Illerbrücke.


Foto: Mann

Eine kleine Pause wegen der Kreuzung mit einem Gegenzug legte am 22. Juli 2006 die 218 372 der Aschaffenburger Westfrankenbahn mit dem in Heilbronn defekt liegengebliebenen 628 265 am Haken in Buchen im Odenwald ein. Der Triebwagen wurde in die Werkstatt der WFB/KVG in Schöllkrippen geschleppt.

MUSEUM

Stadtbahner für München



Foto: Berndt

Verladung des Stadtbahners 275 625 am 1. August in Berlin-Schöneweide.

● Am 1. August 2006 trat der Berliner S-Bahn-Wagen 275 625 seine Reise in den Süden an. Ein Tieflader brachte ihn von der Hauptwerkstatt Schöneweide in das neue Verkehrszentrum des Deutschen Museums. Ab 22. Oktober wird der Prototyp der legendären Bauart Stadtbahn auf der Münchner Theresienhöhe zu sehen sein. Dort steht er neben einer weiteren S-Bahn-Legende, dem 420 002. 275 625 gehört dem Verein „Historische S-Bahn" und ist rollfähig. Auf eigenen Rädern gelangte er von der Tw-Halle in Erkner nach Schöneweide. Dummerweise aber hat das Münchener Verkehrszentrum keinen Gleisanschluss. Deswegen sei es sinnvoller gewesen, den Wagen durchgehend auf der Straße zu transportieren und nicht in München umzuladen, erklärte Walied Schön, Vorsitzender des Vereines. Als Dauerleihgabe vertritt der 275 625 fortan die deutsche in der heimlichen Hauptstadt.

BRANDENBURG

Umleitung

● Vom 17. Juli an war die Oderbrücke in Frankfurt/Oder wegen Bauarbeiten etwa vier Wochen lang nur eingeschränkt nutzbar. Die grenzüberschreitenden Züge wurden daher über die so genannte Ostbahn von Berlin nach Kostrzyn (Küstrin) umgeleitet. Auf der größtenteils eingleisigen und noch mit Doppeltelegrafenmasten ausgestatteten Strecke fuhren in dieser Zeit unzählige Güterzüge und an den Wochenenden auch die EC zwischen Berlin und Warschau sowie die Nacht- und D-Züge in Richtung Russland. Aufgrund des teilweisen Rückbaus der Strecke, insbesondere von Kreuzungsgleisen, wurden etliche Regionalbahnen zwischen Berlin-Lichtenberg und Kostrzyn als Schienenersatzverkehr gefahren. Die EC hielten dafür wieder in Küstrin-Kietz und Müncheberg/Mark. Sämtliche Güter- und Personenzüge waren mit der Baureihe 232/233/234 bespannt und ließen die Strecke aus allen Nähten platzen. Etliche der Eurocitys wurden mit zwei Loks bespannt, da die Klimatisierung der Wagen von einer Lok nicht zu bewältigen war. Die Umleitung auch auf polnischer Seite führte bei den EC zu deutlichen Fahrzeitverlängerungen zwischen Berlin und Warschau.



Foto: Koch

Am Einfahrsignal von Trebnitz mussten die meisten Züge einen Gegenzug abwarten, bevor sie in den eingleisigen Streckenabschnitt einfahren konnten. 233 285 wartet mit einem Güterzug die entgegenkommende 233 118 ab.



Foto: Wloka

Am 26. August 2006 fuhren die Ostsächsischen Eisenbahnfreunde aus Löbau zum Heizhausfest in Chemnitz-Hilbersdorf mit ihrem Triebwagengespann 772 413 und 972 502. Ab Löbau ging es über Bautzen, Dresden-Neustadt, Meißen und Nossen über die Zellwaldbahn nach Freiberg. In Niederwiesa wurde die Sachsenmagistrale verlassen. Die Rückfahrt führte von Chemnitz über Döbeln, Nossen, Meißen, Dresden-Neustadt weiter Richtung Ostsachsen.



Foto: Slg. Troche

Er weiß nicht nur über die Museumsloks Bescheid, Horst Troche hat auch für die meisten die Reglerberechtigung.

Horst Troche kam weit herum bei der DB. Seine Erfahrung brachte er in die Jubiläumsparaden 1985 ein und gilt seit vielen Jahren auch als kenntnisreicher Fachbuchautor. →

Foto: J. Schmidt



Horst Troche gilt als profunder Fachmann in Bahnfragen

Tradition beflügelt

An drei September-Wochenenden im Jahre 1985 führte die Bundesbahn in Nürnberg Fahrzeugparaden durch.



„Er steht mit den Füßen fest auf der Erde, den langen Rüssel braucht er, um seine Nase in alles zu stecken, seine Ohren hören das Gras wachsen und mit den langen Zähnen muss er sich durch manches durchbeißen. Nur das dicke Fell fehlt ihm noch. Freude und Ärger sieht man ihm jederzeit an.“ Den Vergleich mit dem auf dem Schreibtisch seines Chefs stehenden Miniatur-Elefanten wagte 1971 Troches Stellvertreter im Bundesbahnausbesserungswerk Witten. Anlass war damals Troches Verabschiedung anlässlich seiner Versetzung zur Zentralstelle für den Werkstättendienst (ZW) nach Frankfurt/Main. Neugierde und Beharrlichkeit, aber auch eine gesunde Portion Humor, ohne den sein Stellverteter sich den saloppen Vergleich sicher verkniffen hätte, machten aus dem 1931 geborenen Horst Troche einen bemerkenswerten Beamten bei der Deutschen Bundesbahn.

Eine Laufbahn bei der Bahn war ihm als Sohn eines Eisenbahners eigentlich in die Wiege gelegt. Bereits beim Abitur am Gymnasium in Meppen (Ems) stand für ihn fest, dass er die Laufbahn eines Eisenbahners im Technischen Dienst einschlagen würde. Als Vertiefung beim Maschinenbau-Studium an der Technischen Hochschule Darmstadt wählte er den Bereich Eisenbahnfahrzeugbau. In seiner Karriere bei der Deutschen Bundesbahn (DB) war er zunächst Dienststellenleiter des Kraftwagenbetriebswerkes in Frankfurt/Main. Es folgten die Stationen Ausbesserungswerk (AW) Kassel (Dieseltriebfahrzeuge), Braunschweig und Lingen (Dampflokomotiven). Dass die jungen Beamten des höheren Dienstes oft versetzt wurden, um Einblicke in möglichst viele Arbeitsbereiche zu erlangen, war zu Zeiten der DB gängige Praxis. Man hat sich so in wechselnde Problemkreise einfuchsen müssen und erhielt natürlich auch einen Blick für die Zusammenhänge. Später in einer



Bochum-Dahlhausen: 1984 wurde an der 74 kräftig fürs Jubiläum gearbeitet.



Planung und Durchführung der Paraden in Nürnberg waren zwar schweißtreibend, doch Spaß hat es gemacht.



Dank Troche bekamen die Zuschauer neben Loks auch Garnituren (Zug der Museumseisenbahn Minden) zu sehen.

Fotos (6): J. Schmidt



Die Pausen der Veranstaltungen wurden nicht eingeläutet sondern eingedieselt, musikalisch untermalt versteht sich.

Die E75 wurde 2005 ein Raub der Flammen in Gostenhof. Die Umbauwagen standen bei der DB 1985 noch im Regeleinsatz.



Führungsposition sind diese Erfahrungen von unschätzbarem Wert. „Mir hat dann keiner erzählt, etwas ginge nicht, wenn er wusste, dass ich es ihm vormachen konnte“, schildert Troche lächelnd. „Hinzukommt, dass ich beide jeweils halbjährigen Praktika vor und während meiner Studienzeit in Ausbesserungswerken ableistete, die meisten der anfallenden Arbeiten also selbst schon einmal gemacht hatte. Das merken die Arbeiter natürlich sofort, ob der Vorgesetzte Ahnung hat oder nicht. Man ging durchs Werk und sah sofort, wo es hakte. Leute, die für Führungspositionen vorgesehen waren, hat man gezielt versetzt. Also mir hat es Spaß gemacht“, betont Troche, fügt aber hinzu: „Weniger schön war natürlich, dass unsere Kinder mehrfach die Schule wechseln mussten, was angesichts der ja noch heute unterschiedlichen Schulsysteme nicht immer ohne Probleme abging. Da ärgert es mich, dass nach der Föderalismus-Reform die Zuständigkeit für die Schulen bei den Ländern liegt.“ Um das zu umgehen, fuhr Horst Troche elf Monate lang montags um vier Uhr von Langen nach Braunschweig und freitags wieder nach Hause.

Über eine Beschäftigung als Hilfsdezernent für maschinentechnische Anlagen (Drehscheiben, Schiebebühnen, Krananlagen und andere) im Bundesbahn-Zentralamt (BZA) in Minden (Westfalen) gelangte er zum AW Witten, das er zuletzt als Werkdirektor führte. Wie bereits erwähnt, wurde Troche 1971 zur ZW nach Frankfurt/Main versetzt, wo er zunächst als Dezernent für die Anlagen der Wagenwerke, später als Abteilungsleiter für Planung und Steuerung zuständig war. Wichtig für ihn war auch der häufige landsmannschaftliche Wechsel. Die Mentalität der Leute unterscheidet sich von Region zu Region doch stärker, als man gemeinhin denkt. „Als ich schon bei der ZW war, besuchte ich ein bayerisches Werk und bemängelte etwas. Als ich das nächste Mal hinkam, →



Foto: Slg. Schulz



Foto: Slg. Troche

Schon in jungen Jahren (unten 1951 auf einer Lok der BR 82) kam Troche weit herum. Im AW Braunschweig hatte es der Niedersachse auch mit der 03 (links) zu tun.



Aus dem Betriebsbestand auf den Laufsteg: 150 089 präsentiert sich wie aus dem Ei gepellt.

fand ich den Mangel nicht abgestellt. Beim nächsten Besuch hatte sich noch nichts geändert, und da platzte mir der Kragen: ‚Das ist kein Ausbesserungswerk, das ist ein Saustall!' Als ich das nächste Mal anreiste, war alles in Ordnung gebracht. Auf meine Frage hin, weshalb sich jetzt auf einmal etwas getan hatte, antwortete der Personalrat: ‚Ja mei, Sie ham sich letztes Mal so abfällig geäußert.' Wäre ich in einem norddeutschen Werk derart ausfallend geworden, hätte ich wahrscheinlich eine Klage am Hals gehabt. Ich habe gelernt, dass ich mich auf die Mentalität der Leute einstellen musste, wenn ich etwas erreichen wollte." Die Tätigkeit umfasste in erster Linie die Ermittlung des Arbeitsaufkommens und die Verteilung der Arbeit auf die Werke sowie das Erarbeiten von Maßnahmen zur Kapazitätsanpassung. Zwischen 1980 und 1985 fungierte er als Leiter der ZW. Dass Troche seine Werke, und man ihn dort kannte, erleichterte die Organisation der Paraden zum Jubiläum 150 Jahre Eisenbahnen in Deutschland. An den Paraden in Nürnberg und Bochum-Dahlhausen hatte der damalige Leiter der ZW einen großen Anteil.



Foto: Würsching, Slg. Troche

Anfang der 80er-Jahre empfing ZW-Direktor Troche (2. v.l.) eine Delegation des sowjetischen Verkehrsministeriums.

Horst Troches Engagement zum Jubiläum 150 Jahre Eisenbahnen in Deutschland 1985 lag in seiner Arbeit zum 100. Geburtstag der elektrischen Bahnen (1979) in Freimann begründet. „Damals hatte ich die Oberaufsicht über die Werke. Mit dem Präsidenten der Bundesbahndirektion München erarbeiteten wir ein Konzept, das auch die Erstellung eines Ausstellungsführers vorsah. Die Erstellung der Artikel haben wir dann auf Fachleute verteilt. Die große Resonanz ließ uns noch im selben Jahr Überlegungen anstellen, das Jubiläum 1985 betreffend", schildert Troche. Wie das vergleichsweise kleine Jubiläum der elektrischen Bahnen gezeigt hatte, ließen sich solche Feiern also nicht einfach aus dem Boden stampfen. Der Bahnvorstand setzte darum Arbeitsgruppen ein und Troche wurde als Verantwortlicher für den Maschinentechnischen Dienst eingesetzt. „Plötzlich hatte ich die Fahrzeugschau und die Parade am Hals", erzählt Toche lachend. Dazu gehörte beispielsweise

Probleme sind dazu da, gelöst zu werden

die Aufarbeitung der historischen Fahrzeuge, was nicht so ganz einfach war, weil bei der DB ja immer noch ein recht rigide gehandhabtes Dampfverbot herrschte. Von großem Nutzen waren Troche die guten Beziehungen zu vielen Werken und natürlich das Wissen, welche Arbeiten in welcher Zeit zu schaffen waren. Noch wichtiger war freilich, dass sich große Teile des Personals der beauftragten Werke mit den Fahrzeugen auskannten, viele Arbeiten also noch Routine waren. „Nur so konnten so viele Loks und Wagen in der knappen Zeit von drei Jahren in betriebsfähigen Zustand versetzt werden. Schließlich hatte in den Werken ja auch das Tagesgeschäft Vorrang", erläutert Horst Troche.

„Bei der großen Fahrzeugparade in Nürnberg gab es beispielsweise das Problem, dass aus Gründen der Beleuchtung in Richtung Rangier-

Die G3 bekommt Flügel

Die alte preußische Güterzug-Dampflokomotive G3 sah Horst Troche auf einer Dienstreise in Trier, wo die Lok als Kranprüfgewicht stand. Also sagte er, dass die Lok, wenn sie nicht mehr benötigt würde, keinesfalls zerlegt werden sollte. Seine Idee war, dass man Teile, die später angebracht wurden, entfernt und Teile, die fehlen, aus Holz ergänzt, sodass wenigstens der Eindruck einer preußischen Güterzuglok entsteht. Da hat einer der Meister gesagt: „Holz ist für uns kein Werkstoff, wir nehmen Blech, Sie müssen uns nur Zeichnungen besorgen." Also durchforstete Troche die Plankammer des BZA in Minden nach Zeichnungen. Im AW Trier hatte man auch Feuer für die Lok gefangen und so entschied man, dass die Lok zwar nicht betriebsfähig, aber äußerlich mustergültig aufgearbeitet werden sollte. Die Trierer fertigten zuletzt sogar Zollmuttern auf der Drehbank, damit diese zu den ursprünglich verbauten Stiftschrauben passten. „Nach Abschluss der Arbeiten fuhren wir zu Schleppprobefahrten in die Eifel. Dazu nahmen wir einige alte Güterwagen mit. Um den Eindruck einer selbst fahrenden Lok zu erwecken, führten wir Rauchpatronen mit und ließen den Zug zu Filmaufnahmen mit schmauchender G3 bergab rollen", erzählt Troche. Am Fuße des Gefälles sammelte die Diesellok den Zug wieder ein. Wie gut die Qualität der Aufarbeitung war, zeigte sich an den problemlosen Überführungen von Trier nach Nürnberg, von dort nach Bochum-Dahlhausen und wieder nach Nürnberg. Die Maschine steht heute in der Fahrzeughalle des DB-Museums.



Pause auf der Schleppprobefahrt in Kyllburg.



Talwärts mit Knallkapsel in der Rauchkammer.

Fotos (2): Slg. Troche



Foto: H. Troche

Im AW Trier entstand 39 230 in neuem Glanz. Für Bochum-Dahlhausen wurde die Lok gerade noch rechtzeitig fertig.



Fotos (2): J. Schmidt

Die 01 150 gab Walter Seidensticker der DB seinerzeit eigens für die Feiern des Jubiläumsjahrs zurück.



Juni 1984: 50 622 verlässt als erste fürs Bahnjubiläum betriebsfähig aufgearbeitete Großdampflok die Hallen des Bw Offenburg.

bahnhof gefahren werden musste, was aus betrieblicher Sicht erheblich schwieriger war als umgekehrt. Der Kommentar des Betriebsleiters vorort war: ‚Das geht nicht!' Da habe ich mir Bahnhofspläne beschafft und bin nach Nürnberg zu den dortigen Bahnhofsvorstehern gefahren und wir haben gemeinsam die Plätze ermittelt, die das Aufstellen zur Parade zuließen. Alles in allem kamen wir auf eine ausreichende Gleislänge von etwa sieben Kilometern. Am meisten freute mich, dass alle Dienststellen mitgezogen haben, wie ich es in meiner ganzen Dienstzeit nicht wieder erlebt habe." Das begann schon mit Troches Anweisung, dass ganze, wenn auch verkürzte Züge an den Besuchern vorüber rollen sollten. Um Abwechslung zu erzielen, propagierte Troche eine Aufteilung in Themengruppen. Die entscheidende Frage lautete anschließend: Welche Fahrzeuge aus wessen Bestand kann man einplanen? In die Planungen platzte der DB-Vorstand mit dem Wunsch, dass man auch im Ruhrgebiet Veranstaltungen haben möchte. „Um keine Doublette mit Nürnberg zu schaffen, einigten wir uns auf eine Fahrzeugschau im Rangierbahnhof Bochum-Dahlhausen. Dort standen Rückbaumaßnahmen an, die wir in uns genehme Bahnen lenkten. So ließen wir beispielsweise dort Gleise wegnehmen, wo wir Gehwege benötigten. Als angenehmer Nebeneffekt hielten sich die Kosten für die Veranstaltung in Grenzen. Eine Oberleitung musste für die elektrischen Fahrzeuge her. Funktionsfähig war das nicht zu realisieren, also sollten die Stromabnehmer der Loks einfach knapp unterhalb des Fahrdrahtes festgebunden werden. Dazu nahm die beauftragte Werksfeuerwehr übrigens handelsüblichen Blumendraht.

Wie toll die Leute zusammengearbeitet haben, zeigt sich in der Bewältigung der kleinen Pannen während der Nürnberger Paraden. So legte ein Fahrleitungssabbrand fünf Minuten vor Beginn den Aufstellungsplatz lahm. Die Lösung hieß: Alle Züge zurück nach Nürnberg-Dutzendteich schieben und Zuführung über das andere Gleis. Das ging in einem phänomenalen Tempo vor sich. Binnen einer halben Stunde hatten die Rangierer die Züge an den Ausgangspunkt zurückgefahren." Der Chef der Fahrleitungsmeisterei hielt dann die nächste Hiobsbotschaft für Troche bereit: „Den Schaden müssen wir aber schnellstmöglich beheben, gell, sonst können eure Sonderzüge nämlich nicht ausfahren." Ihre Arbeit, für die normalerweise eine Dreiviertelstunde angesetzt wird, hatten die Fahrleitungsbauer nach 25 Minuten beendet. Da diese Zeit exakt in der Pause der Parade lag, gab es keine Verzögerung. →



Foto: Würsching, Slg. Troche

Plakette zur Übergabe des Schürzenwagenzuges an das DB-Museum (Juli 1984).



Auch mit französischen 2`C1`-Maschinen befasste sich Troche eingehend: Hier 3.1240 der Nordbahn.



Fotos (2): Bellingrodt, Slg. Schulz

Auf die BR 03 lässt Troche nichts kommen: Die damals nagelneue 03 181 bespannt den E 63 am 23. September 1935 bei Langerfeld.

Nicht viele Fachleute machen sich die Mühe, ihr Wissen auch Eisenbahnfreunden zugänglich zu machen. Horst Troche dagegen verfasst schon seit Jahren Aufsätze und Bücher über Fahrzeuge, die er in seiner Laufbahn kennen und schätzen gelernt hat. Zu diesen gehörten beispielsweise die Akkumulator-Triebwagen der Bauart Wittfeld oder zuletzt die Dampflok-Baureihe 03. Bis ein Buch druckreif ist, dauert es mehrere Jahre. „Dass ich viele Fahrzeuge aus meiner Arbeitszeit kenne, vereinfacht die Recherche. Darüber hinaus gehendes Wissen entnehme ich Primär-Literatur", schildert Troche. Zu dieser gehören beispielsweise Bedienungsanweisungen und Betriebsbücher. „Viele Buchautoren scheuen heute ein gründliches Quellenstudium. Das kostet natürlich viel Zeit, muss man doch erst herausfinden, wo man die benötigten Informationen erhält. Erste Anlaufstelle ist für Horst Troche das Archiv des Verkehrsmuseums in Nürnberg. Von unschätzbarem Wert ist dabei Troches Ortskenntnis im DB-Archiv. Mit einem Blick kann er abschätzen, ob ein Aktenberg der Durchsicht lohnt. „Seit Herr Illenseer in Rente gegangen ist, wird die Recherche aber zunehmend schwieriger", bedauert Horst Troche. Auf Sekundärliteratur, also Bücher, die möglicherweise von Bahnfremden geschrieben wurden, könne man sich nicht verlassen.

„Ein gutes Beispiel sind Bücher über die 03. Da bringt es mancher Autor tatsächlich fertig, sich selbst zu widersprechen. Schlimmer noch ist, dass Autoren unklare Aussagen in der Sekundärliteratur interpretieren oder gar Dinge erfinden. Da steht in einem Weltbild-Buch, dass sieben Maschinen in Wien beheimatet gewesen seien. Dafür gibt es keinen Beleg! Die Loks liefen Wien von Heidelberg und Kattowitz aus an, aber dass es Fotos von 03 in Wien gibt, heißt ja nicht automatisch, dass die Maschinen auch dort beheimatet gewesen wären. Es muss nicht unbedingt schlecht sein, wenn der Autor aus dem Hobby-Bereich kommt und niemals für die Bahn gearbeitet hat. Aber ein Autor muss sich unbedingt an die Fakten halten. Ich hatte das Glück, auf der 03 als Heizer geschaufelt zu haben, habe sie als Lokführer in Ausbildung im Bw Darmstadt gefahren und erlebte sie während meiner zweijährigen Zeit im AW Braunschweig. So war ich beispielsweise an den Versuchen mit Achslager-Stellkeilen nicht selbst beteiligt, hatte damals aber Kenntnis davon."

Ihn ärgert, wenn in Diskussionen selbst technisch-physikalische Grundkenntnisse außer acht gelassen werden. So wird der 03 gegenüber der 01 ein stärkerer Hang zum Schleudern nachgesagt. „Völlig logisch", erklärt Troche, „der 03 fehlen sieben Tonnen Reibungslast, also schleudert sie vor einem identischen Zug eher als die schwerere 01. Man muss da immer unterscheiden zwischen falscher Verwendung und Konstrukionsfehlern." Wenn Autor Theodor Düring aus seiner Referendarzeit von Schnellzug-Fahrten zwischen Frankfurt und München berichtet, bei denen der Spessart von einer 03 mit einem 450-Tonnen-Zug ohne Schub bewältigt wurde, und dabei Probleme beklagt, runzelt Troche die Stirn. „Das geht auch nicht mit einer S3/6 oder einer 01 gut. Die Grenzlast bei der DB lag schon für die 01 bei 300 Tonnen auf den Spessart-Rampen. Wenn einer einen schwereren Zug ab Lauffach ohne Schub hat laufen lassen, so war das ein Dispositionsfehler und hat nichts mit der Qualität einer Lok zu tun. Da kann man nur den Hut vor dem Personal ziehen, das den Zug überhaupt zum Ziel gebracht hat. Dass bei Loks nach solchen Höchstleistungen die Rohre undicht geworden sind, ist logisch.

Wie beurteilt man den Erfolg einer Lok?

Beim Schreiben von Büchern muss der Autor halt eine Nase für Dinge haben, die so, wie sie in der Literatur stehen, einfach nicht stimmen können. Gerne werden zur Beurteilung der Einheitslokomotiven Vergleiche mit ausländischen Konstruktionen herangezogen. Der Franzose André Chapelon war ein genialer Konstrukteur und seine Lokomotiven erfüllten die in sie gesetzten Erwartungen, aber zu einem Vergleich fehlen wirklich vergleichbare Daten. Die ganze Literatur beschäftigt sich nur mit Wirkungsgrad, Anhängelast und Geschwindigkeit. Aber letztlich muss ich wissen, wieviel der Lokkilometer kostet! Da ich niemals Unterlagen vorliegen hatte, die einen solchen Vergleich ermöglichen, beteili-

Winterepisode 1962/63

In diesem Winter arbeitete Horst Troche beim Maschinenamt in Frankfurt. „Kurz vor Weihnachten sind wir im Schnee quasi ersoffen. Mir fiel damals ein, dass mir ein früherer Chef erzählt hatte, wie die Lok-Disposition im Krieg funktionierte. Die Lösung hieß freie Lokverwendung. Man nahm die nächste greifbare fremde Lok und schickte sie inklusive Personal schnellstmöglich mit einer einigermaßen passenden Leistung zu ihrer Heimatdienststelle. Die eigenen Loks hielt man zurück, bis man sie brauchte. Natürlich fielen immer noch Züge aus, weil auch viele eigene Loks irgendwo feststeckten, aber nach relativ kurzer Zeit stand der Notbetrieb."


Foto: H. Troche

Auch über den ET91 (Bild: 6. März 1988 in Mittenwald) hat Troche ein Buch verfasst.



50622 im Mai 1988 bei Burgsinn: Dem Eisenbahnjubiläum war das Ende des DB-Dampfverbots zu verdanken.

ge ich mich nicht an der Diskussion. Es wären beispielsweise die Personalkosten und der Kohlepreis heranzuziehen. Auch gab es bei den Französischen Staatsbahnen (SNCF) die Einpersonal-Besetzung (Machine Titulaire) der Loks. Das heißt, wenn das Personal Feierabend hatte, war auch für die Lok Dienstschluss. Die DB fuhr ihre Loks in Dreifach-Besetzung. Das heißt, dass die DB-Lok wesentlich besser ausgenutzt wurde, was natürlich die Kosten senkt. Es heißt, die SNCF hätte rund 1350 schnellfahrende 2'C1'-Maschinen gehabt. Bei dem Streckennetz darf diese Ausstattung als mehr als üppig gelten. Ich habe einen Aufsatz von zwei französischen Dienststellenleitern aus dem Jahre 1950 gefunden, in dem es heißt, dass vor dem Zweiten Weltkrieg die französischen Lokomotiven eine Tagesleistung von durchschnittlich 80 km erbrachten. In diesem Wert scheinen auch die Rangierloks enthalten zu sein. Für die Loks der DRG habe ich einen Wert von 135 km pro Tag ermittelt, was bedeutet, dass die deutschen Loks wesentlich besser ausgelastet waren."

Wie schon zu seiner Dienstzeit nimmt Troche auch heute kein Blatt vor den Mund. „2010 wird die Eisenbahn in Deutschland 175 Jahre alt. Da würde es sich anbieten, ebenfalls ein Jubiläumsprogramm auf die Beine zu stellen. Doch derzeit habe ich nicht das Gefühl, dass die Konzern-Führung einen Plan diesbezüglich hat", denkt Horst Troche. Schon die Aufarbeitung des Lokschuppenbrandes in Nürnberg-Gostenhof am 17. Oktober 2005 bringt Troche in Rage. „Schlamperei war der Grund für den immensen Schaden. Bei Arbeiten mit offener Flamme gehört mehrere Tage lang eine Brandwache aufgestellt, wenn man die Fahrzeuge schon nicht auslagert. Der Adler soll ja jetzt aufgearbeitet werden. Das ist eine Aufgabe für einen Wagnermeister, schließlich kann man die Holzteile an den Fahrzeugen nicht einfach durch Bleche ersetzen, nur weil man mit Holz nicht umgehen kann. Da kann ich nur sagen: Entweder macht es richtig oder lasst die Finger davon. Man bräuchte einen eisenbahntechnisch versierten Denkmalpfleger, der nicht nur danach schaut, dass der äußere Eindruck stimmt, sondern dass die Fertigungtechnik historisch korrekt ist."

Kilometerleistungen erbringt Horst Troche heute vorwiegend für kunstgeschichtliche Reisen, die er selbst organisiert. „Aber natürlich bin ich auch noch in Sachen Eisenbahn unterwegs, halte gelegentlich Vorträge beispielsweise im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein." Gut zu sehen, dass es auch in der heutigen Zeit noch Interesse an Fachleuten gibt.

Jochen Frickel


Fotos (2): J. Schmidt

Troches Kinder: Nach dem Jubiläum kamen die Museums-Dampfloks deutschlandweit, so im Lahntal, zum Einsatz.

Im August 1998 fuhr Troche V200 002 mit Sonderzug durch den Odenwald.


Foto: Slg. Troche



Foto: Mann

Die 152 ist die älteste der jungen Siemens-Loks. Die DB AG orderte 1994 170 Stück.

Das aktuelle Lokomotiv-Portfolio von Siemens verkauft sich sehr gut. Dass das auch in Zukunft so bleibt, dafür sorgt Wolfram Seiler.

Global Player

Seit Ende 2005 ist Wolfram Seiler Leiter der Lokomotiv-Sparte im Siemens-Konzern. Er folgte Dr. Volker Kefer, der als Vorstandsvorsitzender zur DB Netz AG wechselte. Von seinem Vorgänger übernahm er einen gesunden Geschäftsbereich mit gut gefüllten Auftragsbüchern. Die vergangenen Jahre waren geprägt von einer bedeutenden Beschaffungswelle verschiedener europäischer Bahnen, allen voran der DB AG, die hunderte neue E-Loks bei der Bahnindustrie bestellte, aber auch der ÖBB, die mit der Bestellung der Baureihen 1016/1116 (Taurus) und der 2016 (Hercules) die Initialzündung für zwei sehr erfolgreiche Siemens-Baureihen lieferte. Die Blickrichtung eines Weltkonzerns wie Siemens reicht jedoch über den deutschen und europäischen Markt hinaus. Gerade die asiatischen Wachstumsmärkte liegen im Fokus des Traditionsunternehmens, das vor mehr als 125 Jahren die erste E-Lok der Welt baute. Wolfram Seilers verantwortungsvolle Aufgabe ist es, die Auftragsbücher auch künftig gut gefüllt zu halten. Er stellte sich in Erlangen den Fragen des MODELLEISENBAHNER.

Herr Seiler, wo steht Siemens Locomotives heute?

Wir stehen nicht schlecht da. 2005 war ein Jahr, in dem wir mit weniger Umsatz rechneten, weil es Verzögerungen bei einem chinesischen Großauftrag gab. In China werden wir 180 Doppelloks des Typs DJ4 bauen und weitere Ausschreibungen stehen dort noch an. Es geht gut weiter und aufwärts.



Foto: Siemens

Seit 1984 ist Wolfram Seiler, abgesehen von einer dreijährigen Unterbrechung, beim Elektronikriesen Siemens beschäftigt. Von Erlangen aus leitet der verheiratete Maschinenbauer das weltweite Lokomotivgeschäft .

Herrscht diese positive Stimmung auch im Deutschland-Geschäft oder nur global?

Für die Gesamtsparte Transportation Systems sieht es auch hierzulande sehr gut aus bei den Auftragseingängen. Bei den Loks war es ein bisschen weniger, aber das ist eben Projektgeschäft und inklusive der China-Geschäfte haben wir unsere Ziele bei weitem übererfüllt.

Siemens Locomotives hat erfolgreiche Modelle im Angebot, die sich in den letzten Jahren sehr gut absetzten, aber die DB AG hat ihre große Neubeschaffungswelle beinahe abgeschlossen, auch die ÖBB haben die meisten Loks bereits erhalten. Wie geht es weiter?

Das ist nicht ganz so. Es stimmt zwar, die DB AG ist derzeit relativ gesättigt und bei den ÖBB haben wir mit den Taurus-Loks eine echte Erfolgsstory geliefert und vor wenigen Monaten die letzte 1116 übergeben, aber es folgen noch 50 Loks der Mehrsystem-Reihe 1216. Das ist nochmals ein schönes Geschäft für die nächsten Jahre. Ein guter Besteller ist aber immer noch unsere hauseigene Dispolok. Außerdem sind wir nicht untätig und entwickeln unsere Eurosprinter in Hinblick auf die neuesten TSI (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität), etwa bezüglich des Crash-Verhaltens, fort. Im Moment arbeiten wir an einer neuen Plattform, wir sprechen von der dritten Generation der Eurosprinter. Und Europa ist größer als Deutschland und Österreich. Vor kurzem haben wir gute Abschlüsse etwa in Portugal und Litauen gemacht. Für weitere Aufträge wollen wir entstandene Synergien nutzen und vorbereitet sein.

Gibt es für Siemens neue Märkte in Europa?

Der französische Markt etwa ist stark von Alstom dominiert. Aber auch dort gibt es die Möglichkeit der Kooperation und mit Alstom läuft ja ein Projekt über 400 dieselelektrische Lokomotiven für die SNCF (Rei-

he 475000). Da sind wir mit Elektrotechnik und Antrieben beteiligt. Ende des Jahres sollen die ersten 14 Loks abgeliefert werden und dann läuft das Programm bis 2014. Von den 400 Lokomotiven werden sogar 32 Stück komplett bei uns gebaut. Das hatten wir für unser Münchner Werk ausgehandelt und ansonsten sind wir vor allem bei der Antriebstechnik mit dem Siemens-Kern-Know-How beteiligt. Da hat uns die SNCF mit ins Boot genommen und wir sind darüber sehr dankbar. Aber eigentlich ist das für uns auch nichts Neues, denn in vielen ferneren Ländern läuft das Geschäft ähnlich: Wir sind in der Antriebstechnik stark und liefern häufig diesen Teil.

Was erwarten Sie von den Märkten in Osteuropa, wo hoher Modernisierungsbedarf besteht?

Ein Zielland für uns ist Russland. Da versuchen wir, unsere AC-Technologie (Wechselstrom) für russische Loks anzubieten, denn dort gibt es einen sehr hohen Bedarf. Dort kann man als Konsortialpartner auch erfolgreich sein und vor allem mit unseren Standardisierungskonzepten könnten wir gut helfen, den russischen Lokmarkt etwas zu vereinheitlichen.

Es geht also nicht immer darum, die ganze Lok anzubieten und zu bauen?

Ja, weil die Russen von vornherein sagen, Schweißen können wir selbst. Aber für moderne AC-Technologie bezahlt man gerne den Preis und kauft deutsche Technik. Gerade in Märkten wie Russland und China ist meist die Vorgabe, dass ein gewisser Prozentsatz der Wertschöpfung im Land stattfindet, und das führt dann meist zu Joint-Ventures.

Verfolgt Siemens noch weitere Expansionspläne, beispielsweise in den nordamerikanischen Markt?

Die USA sind ein sehr, sehr interessanter Markt. Der größte Markt überhaupt und er wird überwiegend von zwei Herstellern dominiert. Um dort Fuß zu fassen, muss man mit einer Innovation auftreten und nicht mit einer Me-Too-Lösung. Geld wird dort weniger über den Lokverkauf als mit Service verdient. General Electric könnte die Loks beinahe verschenken und würde über den Service doch verdienen. Das ist eine sehr, sehr hohe Eintrittsbarriere. Man muss ein Konzept haben, was innerhalb eines überschaubaren Zeitraums einen guten Absatz realisieren lässt. Vom Volumen ein hoch interessanter Markt, vom Wachstum weniger. Wer nach Amerika geht, muss in die Verdrängung. Verdrängung heißt Preiskampf und diejenigen, die über Servicebasen verfügen, können sich einen Preiskampf eher erlauben

Ist Asien ein leichterer Markt?

In Asien läuft viel über Wachstum, aber auch Wachstum der eigenen Lokindustrie, das heißt, auch Asien ist nicht unkritisch. Irgendwann wird man sich dort selbst versorgen können. Wir sind da im Markt mit modernen, innovativen Antriebssystemen, aber wir werden dort nicht dauerhaft eine moderne Lok als Siemens-Lok bauen können. Der chinesische Markt ist vor allem dadurch beschränkt, dass es kein Joint-Venture gibt, an dem ein Nicht-Chinese die Mehrheit hält.

Zurück nach Europa: Wie steht es derzeit um die europäische Lok-Zulassung? Wann wird es so weit sein, dass eine in Deutschland zugelassene Lok auch ohne aufwendiges Verfahren in Frankreich fahren darf?

Viele Gremien beschäftigen sich damit und wir werden auch nicht müde, bei jeder Präsentation dieses Thema wieder anzusprechen. Das Zulassungsthema hält uns einfach auf. Wir haben eine Viersystem-Lok, die theoretisch in 24 Ländern fahren könnte, aber wir haben ein Riesenproblem, bis die das offiziell darf. Wir können nur hoffen, dass dieser Zustand bald beendet ist, weil dann Europa erst offen ist, und dann ist auch der Markt wirklich offen.

Sind Sie zufrieden mit der Entwicklung bei der vereinheitlichten europäischen Zugsicherung, dem European Train Control System (ETCS)? Beschreiben Sie den aktuellen Stand der Dinge.

Nehmen wir an, wir hätten das Jahr 2013 und ETCS hat sich überall etabliert, dann gäbe es kein Problem. Aber bis dahin haben wir eines, denn man kann nicht 24 unterschiedliche europäische Zugsicherungssysteme auf einer Lok installieren. Das geht technisch nicht, es ist gar kein Platz auf einer Lok und es sind vor allem keine Add-On-Zulassungen. Wenn man in einem neuen Land die Zulassung betreibt, muss man in allen bisher zugelassenen Län- →

Auf dem Weg in die neue slowenische Heimat übernachtete die nagelneue SZ 541 101 am 18. März 2006 in Würzburg Hbf.



Foto: Mann



Foto: Siemens

In München-Allach ist das Siemens-Kompetenzzentrum für Lokomotivbau angesiedelt.

dern wieder nachweisen, dass die neue Zulassung konform ist! Deswegen ist ETCS so wichtig und die Lösung, die langfristig anzustreben ist. Nur können wir nicht warten bis 2013, wir müssen jetzt bereits etwas machen. Und was zu tun ist, entscheidet sich über die Korridore. Wenn eine Lok auf dem Korridor Rotterdam – Genua von Anfang bis Ende durchlaufen soll, muss man aktiv werden. Dann müssen wir mit den Eignern und Betreibern der unterschiedlichen Sicherungssysteme kooperieren und man muss sich die notwendigen Schnittstellen offenlegen. Das machen nicht nur wir, das machen auch andere und das Risiko ist, dass sich heutige Entwicklungen innerhalb der nächsten sieben Jahre amortisieren müssen, denn dann haben wir ETCS – wenn alles läuft wie geplant – ein schwieriges Thema.

Und wenn die EU dafür noch ausreichend Mittel bereit stellt.

Damit rechnen wir und die werden auch gerne beantragt. Wenn dieser EU-weite Verkehr gewünscht ist, dann werden auch sicherlich noch Fördermittel bereitgestellt und auch genützt.

Welche Lok-Versionen bestellt eigentlich Siemens-Dispolok? Vor allem Universalloks für möglichst viele Länder?

Siemens-Dispolok deckt mit seinen Fahrzeugen Europa weitgehend ab und erweitert den Fuhrpark vor allem in Richtung Osten. Dispolok bestellt bei uns Zugsicherungssysteme, um Loks aus dem Bestand für neue Länder tauglich zu machen, sie bestellt aber auch abgespeckte Varianten für Kunden, die keine länderübergreifenden Maschinen benötigen, um die Miet- und Leasingraten niedrig zu halten.

Wie läuft die Entwicklung von ETCS ab? Eine Notwendigkeit ist sicher eine enge Vernetzung von Fahrzeug- und Infrastrukturherstellern sowie den Betreibern?

Wir haben glücklicherweise riesige Synergien im Hause, da Siemens Fahrzeug- und Infrastrukturanbieter ist. Da gibt es im Haus dann auch spezielle Forschungs- und Entwicklungsetats, die bereichsübergreifend sind.

Zurück zum Lokomotivgeschäft in Deutschland: Bei der DB AG steht noch eine große Diesellok-Ausschreibung aus. Da macht sich Siemens doch sicher Hoffnungen?

Wir haben die ER 20 anzubieten und wir werden in Zukunft Abwandlungen aus einem Litauen-Projekt haben, wohin wir ab 2007 34 sechsachsige, dieselelektrische Loks, die auf der ER20 beruhen, liefern werden.



Foto: Emersleben

Auch bei privaten EVU beliebt: Die ER 20, deren Entwicklung die ÖBB (2016) anstießen.

Welche Rolle spielen bei Siemens Locomotives die vielen seit Einführung der Bahnreform neu gegründeten Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU)? Wie weit gehen Wünsche kleinerer EVU heute in die Entwicklungen von Siemens-Lokomotiven ein?

Eine aufwendige Lokentwicklung bestimmen die kleineren Unternehmen nicht, aber bei den Varianten sind wir sehr flexibel, wie die EVU auch, die meist auf den Markt reagieren und sich aus dem Angebot bedienen. Es ist kein Geheimnis, dass eine SBB-Lok, die wir zurückbekommen haben, nun nach Schweden verkauft wurde, die haben die Lok, so wie sie, ist genommen und dann muss nur noch die Länderzulassung gemacht werden. Viele Private werden bei uns über die Dispolok bedient. Sie ist unser Aushängeschild und wenn Dispolok drei oder vier Private findet, die etwa an einer speziellen Variante interessiert sind, dann könnte so eine Entwicklung in Gang kommen.

Gibt es spezielle Wünsche der kleinen EVU?

Dank unserer Standardisierungen können wir auf Wünsche nach abgespeckten Versionen zum Teil eingehen. Wer nur in Italien fahren möchte, braucht auch nur die italienische Zugsicherung zu bezahlen. Den kleineren EVU hilft man mehr mit Servicedienstleistungen, Finanzierungskonzepten und Ähnlichem. Da läuft viel über Leasing, wobei wir merken, dass viele Kunden die geleasten Loks später gerne kaufen wollen.

Versperrt sich Siemens mit der eigenen Leasinggesellschaft Dispolok nicht die Möglichkeit, Loks an andere wachsende Leasingunternehmen wie zum Beispiel Mitsui oder Angel Trains zu verkaufen?

Es ist problematisch, so viel kann man sagen. Es gibt drei große Vermieter und bei denen ist die Möglichkeit für uns, Siemens-Loks zu verkaufen, sehr, sehr beschränkt. Auf der anderen Seite ist die Dispolok für uns ein Riesenkonzept, um auch die Privaten zu erreichen und, mehr kann ich noch nicht sagen, wir überlegen uns auch da eine Lösungsmöglichkeit. Mit Dispolok haben wir zwar einen Wettbewerbskonflikt, auf der anderen Seite ist sie aus Marketingsicht ein Volltreffer: Die fahren ausschließlich mit Siemens-Loks in Gelb-Silber weithin erkennbar durch die Gegend. Dispolok ist unser bestes Mittel, um Märkte in

neuen Ländern zu erschließen. Dr. Breindl (Geschäftsführer Dispolok) ist ja rege bemüht, etwa die Strecke bis zum Bosporus mit Zulassungen zu erschließen und hat das auch schon fast geschafft. Er initiierte auch die Musterfahrt in 79 Stunden von Köln bis zum Bosporus. Das sind für uns wunderbare Instrumente, um Siemens in verschiedenen Ländern zu etablieren. Dispolok liefert auch das nötige Feedback, um zu erfahren, was eventuell notwendig ist, eine Zulassung zu erhalten, weil Dispolok direkt kommuniziert mit den jeweiligen EVU. Und nicht zuletzt erhalten wir Felddaten und wissen so, wie gut unsere Loks wirklich sind, und wir wissen, wie teuer der Service unserer Loks ist. Dadurch haben wir, wenn wir Verträge abschließen, eine gute Sicherheit bei dem, was wir garantieren können.

Siemens sammelt selbst reichlich Daten über die eigenen Loks, da stellt sich die Frage, was ist noch verbesserungsfähig und wohin wird die künftige Lokomotiventwicklung gehen?

Einer der naheliegendsten Punkte ist, die Wartungsintervalle zu verlängern. Dank unserer Felddaten sehen wir, was passiert, wenn man beispielsweise statt nach 100000 erst nach 250000 Kilometern in die Werkstatt fährt. Wo muss man zusätzliche Sicherheit nachlegen, dass die Lok so eine Strecke sicher ohne Schaden durchhält. Und das ist ein gewaltiger Vorteil für den Kunden. Denn es ist aus Kostensicht entscheidend, ob eine Lok im Jahr fünf- oder zwanzigmal in die Werkstatt muss.

Zu DB-Zeiten vor der Bahnreform gab es für die heimischen Fahrzeughersteller eine gewisse Versorgungssicherheit. Bei Großaufträgen wurde meist jeder Hersteller mit einer Tranche bedacht und es gab Verlässlichkeit. Heute herrscht verschärfter Wettbewerb, trauert man ein wenig den vergangenen Zeiten nach?

Die Hersteller mussten sich umgewöhnen, ob sie das bedauern oder nicht. Aber es führt wie bei allen liberalisierten Märkten zu einer höheren Leistungsfähigkeit. Das macht das Geschäft schwieriger, aber auch interessanter. Wir haben den Wettbewerb angenommen und sind auch nicht unerfolgreich. Der eine oder andere mag sich schwer tun, für Siemens gilt das nicht. Mit Dispolok erreichen wir die Privaten sehr gut und unsere Innovationskraft führte immer zu neuen Loks.

Die aktuellen Bahndebatten, vor allem das Gezerre um die Privatisierung der DB AG, aber auch die Diskussion über die Kürzung der Regionalisierungsmittel können die Bahn-Industrie nicht kalt lassen, sie haben ja auch Auswirkungen auf künftige Investitionen.

Ich formuliere es so: Wir verkaufen gerne und wenn Bedarf da ist, befriedigen wir den auch gerne. Wenn Investitionsmittel zurückgehalten werden, mag es politische Gründe dafür geben. Wir müssen hinter den Gründen anstehen. Wenn dann wieder investiert wird, sind wir wieder dabei. Insgesamt sind wir als Industrie eher unpolitisch und sprechen uns auch nicht für ein bestimmtes Modell aus, fordern die Politik jedoch dazu auf, den liberalisierten Markt insgesamt zu fördern und nicht zu behindern. Wir befürworten allerdings schnelle Entscheidungen, um Unsicherheiten im Markt zu beseitigen. Schlimm sind immer ewige Hängepartien. Wir sagen nicht, das eine oder andere liegt uns besser, sondern wir würden uns nach einer Entscheidung einfach gut aufstellen. Insgesamt funktioniert der Schienenmarkt aus meiner Sicht bereits jetzt, mit der DB AG als Netzbetreiber, gut genug, um auch mit Privaten Geschäfte zu machen.

Wie sieht eine Siemens-Lokomotive in 20 Jahren aus?

Sie wird aussehen wie der Taurus oder die Baureihe 189, diese Typen sollen ja in den nächsten 30 Jahren das Bild bestimmen. Loks werden künftig mit Sicherheit energieeffizienter, das ist eines der Hauptthemen der Zukunft, da Energie immer teurer wird. Sie werden mit Sicherheit wesentlich umweltfreundlicher sein, sie werden noch sicherer sein und, wenn es nach uns geht, werden sie weltweit standardisierter sein. Wir wollen, dass unsere Kunden mit einer Lok von Deutschland nach China fahren können, dann rentiert sich auch das Investment.

Herr Seiler, wir danken für das Gespräch.

(Die Fragen stellte Stefan Alkofer)

Die gelb-silbernen Dispoloks sind längst fester Bestandteil der europäischen Bahnlandschaft.



Foto: Emersleben





Der Kolberger Bahnhof im Jahr 2006 (li.). Er gehört zu den wenigen Gebäuden der Stadt, die den Zweiten Weltkrieg beinahe unverändert überlebten, wie der Vergleich mit der Aufnahme von 1916 beweist.

Foto: Sammlung Schulz

Kolberger Kur

An der Ostseeküste fanden 14 bei der DB AG entbehrliche Triebzüge der Baureihe 624 eine neue Heimat und entgingen so der Verschrottung.

Im alten Kolberg oder Kolobrzeg, wie es seit nunmehr über 60 Jahren offiziell heißt, stand nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs kaum mehr ein Stein auf dem anderen. Gerade einmal der Bahnhof, das alte Rathaus und der Leuchtturm, weithin sichtbares Wahrzeichen, blieben bis heute erhalten. In den ersten Nachkriegsjahrzehnten entstanden auch in Kolberg zahlreiche sozialistische Bausünden, später besannen sich die Bürger der Stadt jedoch und versuchten, das historische Kolberg, das in seinen besten Zeiten Teil der mächtigen Hanse war, auch beim Häuserbau nachzuempfinden. Das Ostsee-Städtchen Kolberg gehört heute zur Wojewodschaft Zachodniopomorskie (Westpommern) und ist ein bekannter Kurort Polens. Ein gerne frequentierter Badeort war Kolberg aber auch schon vor dem Zweiten Weltkrieg.

Die Eisenbahn erreichte dank der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft Kolberg bereits im Jahr 1859 aus Richtung Belgard. Eine direkte Verbindung aus dem Regiozentrum Stettin baute jedoch erst die Altdamm-Colberger Eisenbahn-Gesellschaft im Jahr 1882. Die neue Verbindung über Treptow war mit etwa 120 Kilometern Länge rund 50 Kilometer kürzer als der bisherige Weg über Belgard. Dem Ansturm der Badegäste stand nun nichts mehr im Weg.

Vor dem Zweiten Weltkrieg hatte die ehemalige Hansestadt ungefähr 33000 Einwohner, nach dem Ende des Krieges waren es gerade noch gut 2000. Kolobrzeg erholte sich und die Einwohnerzahl wuchs wieder auf knapp 45 000. Nicht nur für polnische Kurgäste ist Kolobrzeg ein beliebter Bade- und Kurort, auch deutsche Gäste kommen gerne und das nicht nur wegen eines kleinen Preisvorteils, den Kuren in Polen noch immer bieten.

Dass Kolberg Kurort ist, merkt man beim Bahnverkehr. Während der Saison treffen morgens zwischen 5 und 10 Uhr nacheinander die Nachtzüge aus Breslau, Kattowitz, Warschau, Lodz, Krakau und Posen ein und entlassen ihre Fahrgäste in den Ostsee-Erholungsurlaub. Tagsüber warten die Garnituren in einer Abstellgruppe des Bahnhofs darauf, dass am Abend die Abreisewilligen die Züge besteigen, bevor sie wieder in alle polnischen Winkel ausschwärmen.

In Deutschland ist ihre Zeit abgelaufen, in Polen werden sie noch sinnvoll eingesetzt: Die Baureihe 624 und die ST 44 (Taiga-Trommel).





Ausfahrt aus Kolberg unter Fahrdraht: Das Wappen der Wojewodschaft Westpommern prangt unter den Führerstandsseitenfenstern.



Im Bw Kolberg können alle wichtigen Wartungsarbeiten an den ehemaligen DBAG-Triebwagen durchgeführt werden.

Seit einem guten Jahr sind auch alte deutsche Bekannte rund um Kolberg im Einsatz. Mehrere bei DB Regio vor allem rund um Cottbus und in Ost-Westfalen überflüssig gewordene und z-gestellte Triebzüge der Baureihe 624 fanden in Polen dankbare Abnehmer. DB Regio hat die Triebwagen nicht verkauft, sondern den Polen leihweise überlassen. Damit wollte man seitens der DBAG verhindern, dass die Triebzüge eines Tages bei einem DBAG-Konkurrenten wieder auf deutschen Gleisen auftauchen. Die 624 wurden im Januar 2005 überführt und sind seit Mitte 2005 im Einsatz. Sie ersetzen in Westpommern bisher eingesetzte polnische Garnituren, die zu hohe Kosten verursachten. Der Betrieb mit den deutschen Fahrzeugen soll um 40 Prozent günstiger sein als der bisherige. Und um wirklich Kosten zu sparen, ersparte man sich in Polen eine Umlackierung. Die 624 fahren in der vertrauten verkehrsroten Regio-Lackierung durch Westpommern, lediglich die Baureihenbezeichnung änderte sich: In Polen heißen sie SA110, (Triebköpfe) beziehungsweise SA 112 (Mittelwagen).

Nach 40 Jahren endete bei der DBAG im Jahr 2004 der Einsatz der bei ihrem Erscheinen sehr modernen Baureihe 624. Der Entwicklungsauftrag stammte bereits aus dem Jahr 1959: MAN und die Waggonfabrik Uerdingen lieferten 1960 vier dreiteilige Prototypen, deren überzeugender Auftritt in einem Auftrag über 40 Triebzüge mündete. Diese waren ursprünglich nur zweiteilig geplant und die Mittelwagen sollten nur im Bedarfsfall zum Einsatz kommen. Das Leistungsvermögen der eingebauten Dieselmotoren war jedoch so hoch, dass die Baureihe dreiteilig abgeliefert wurde und auch so oder gar vierteilig eingesetzt wurde.

Das polnische 624-Personal, sowohl Lokführer als auch Werkstattpersonal, wurde vor dem Einsatzbeginn in Cottbus geschult, denn die 14 Triebwagen werden nicht nur in Westpommern eingesetzt, sondern auch im Bw Kolberg gewartet.

Leider ist bereits ein Verlust zu beklagen: Der dreiteilige Triebzug 624 680/924 421/ 624 624 brannte vor einigen Monaten aus und wurde in Chociwel (Freienwalde) abgestellt.

Stefan Alkofer

An der polnischen Ostseeküste gelegen, ist Kolberg auch für deutsche Touristen und Eisenbahnfreunde ein lohnenswertes Ziel.





Im Bw Kolberg treffen die 624 auch polnische Tw: Ein neuer Schienenbus der Baureihe 103 (li.) und ein in die Jahre gekommener EN57.

Auch die „Schöne Helena“, Dampflok Pm36-2 des Bw Wolsztyn, besucht von Zeit zu Zeit mit einem Sonderzug den Kurort Kolberg.



Fotos: Frick

Der Einsatz der Reihe 1200 erfolgte tagsüber meist im hochwertigen Reisezugdienst und nachts im Güterverkehr. Am 16. April 1984 zieht Lok 1220 bei Utrecht einen D-Zug nach Deutschland.



Foto: Korthof



Die renovierten Loks waren äußerlich erkennbar an den neuen Spitzen- und Schlussleuchten, die man ihren Nasen verpasst hatte.

Amis in Holland

Vor 55 Jahren wurde die erste E-Lok der Reihe 1200 an die niederländische NS abgeliefert. Einige Maschinen sind noch immer im täglichen Einsatz.

Bereits lange vor dem deutschen Überfall auf die Niederlande am 10. Mai 1940 und den fünf auch für die Eisenbahn verheerenden Besatzungsjahren hatten die Nederlandse Spoorwegen (NS) die Weichen gestellt, ihre Dampfloks durch moderne Lokomotiven abzulösen. Die letzten für die Staatsbahn entworfenen Dampfloks verließen die Werkshallen bereits im Jahr 1931.

Begünstigt durch die Tatsache, dass die im Rahmen der Marshall-Wirtschaftshilfe nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs zur Verfügung gestellten Finanzmittel zum Teil für Bestellungen in den USA ausgegeben werden mussten, bestellten die NS im Oktober 1949 dort 25 sechsachsige Universallokomotiven der Reihe 1200 für 1500 Volt Gleichstrombetrieb. Zunächst sollte die Bestellung 75 Einheiten umfassen, aber als Folge einer ziemlich aggressiven Verhandlungspolitik der französischen Regierung wurden 60 E-Loks der Reihe 1100 und 1300 beim französischen Hersteller Alsthom geordert.

Die neuen Loks sollten von einem Konsortium der US-Firmen Westinghouse und Baldwin sowie den niederländischen Firmen Werkspoor und Heemaf geliefert werden. Federführend war die in Hengelo ansässige Firma Heemaf. Der Zusammenbau des mechanischen Teils fand bei Werkspoor in Utrecht statt, während der Einbau der elektrischen Ausrüstung bei Heemaf erfolgte. Der Entwurf des mechanischen Teils stammte von Baldwin in Philadelphia, während Westinghouse in East Pittsburgh für den elektrischen Teil verantwortlich zeichnete. Bestimmte Baugruppen wurden komplett aus den USA geliefert, darunter die gegossenen Drehgestellrahmen.

Augenfälligster Hinweis auf die US-Wurzeln der 1200-E-Loks sind die kräftigen Nasenvorbauten, die eine Folge der „USA Postal Car Regulations“ sind, die einen entsprechend starken Aufprallschutz zwingend vorschreiben. Typisch amerikanisch sind auch die dreiachsigen Schwanenhalsdrehgestelle und die Controller für Fahrtrichtung und Steuerung, welche in den Führerständen als große Hebel aus einer massiven Konsole herausragen.

Die erste 1200 wurde im Oktober 1951 abgeliefert und im Januar 1952 in Dienst gestellt. Lok 1225 wurde als letzte ihrer Bauart im Januar 1953 dem Betrieb übergeben. Die Loks 1201 bis 1215 wurden in einem türkisen Farbkleid abgeliefert, das sich aber wegen der starken Verschmutzungsanfälligkeit nicht besonders bewährte. Die Loks 1215 bis 1225 erschienen in einem schicken, mit Orange abgesetzten Rotbraun, das aber ab 1954 dem einheitlichen Berliner Blau für E-Loks weichen musste; auch die Loks 1201 bis 1214 erlebten in den folgenden Jahren ihr blaues Wunder.

Nach Beseitigung einiger konstruktiver Mängel und dem Einbau des fehlenden Schleuderschutzes (ab 1953) bewährten sich die 150 km/h schnellen und 3000 PS (2207 kW) starken Sechsachser ausgezeichnet. Die Amerikaner erreichten in ihren besten Jahren (um 1970, vorwiegend im Reisezugverkehr) spielend Leistungen bis 258000 Kilometer pro Jahr, während die Alsthom-Konkurrenz nicht über 210000 (Reihe 1300) und 188000 Kilometer (Reihe 1100) hinauskam.

Als Zeichen der modernen Bahn erhielten die Fahrzeuge der NS ab 1971 neue Farben: Die Loks der Reihe 1200 wurden gelb mit grauen Flächen gestrichen und erhielten das neue NS-Logo, das spöttisch „die sich paarenden Würmchen” genannt wurde. Das neue Farbkleid bedeutete auch das Ende der Gussnummernschilder an den Seiten und der Heemaf-Baldwin-Westinghouse-Werkspoor-Schilder auf den Nasen, welche die Bahn aber zu einem günstigen Preis Eisenbahnfreunden anbot.

Nach 25 Jahren intensiven Einsatzes wurde eine Lebensdauerverlängerung notwendig, die von 1978 bis 1983 an allen 25 Loks mit einer Investition von 550000 Gulden je Lok in der Hauptwerkstätte Tilburg vollzogen wurde. Im Rahmen dieser Lebensdauerverlängerung wurden wichtige Teile des Laufwerks und des Antriebs erneuert. In den Führerständen wurden neue Armaturenbretter montiert, die amerikanischen Steuerkonsolen behielten jedoch ihren angestammten Platz.

Die stolze Reihe 1200 erhielt ab 1981 erneut französische Konkurrenz in Form der vierachsigen Alsthom-E-Loks der Reihe



Foto: Korthof

Da die NS keine Loks an die Konkurrenz verkaufen wollte, war eine richterliche Intervention vonnöten, ehe ACTS 1998 die Loks 1214, 1215, 1218, 1221 und 1225 (Bild) kaufen konnte.



Foto: de Block

1600, die in 58 Einheiten geliefert wurden. Nach und nach vertrieben diese stärkeren Französinnen die 1200 aus den hochwertigen Diensten.

Inzwischen wurden vitale Ersatzteile knapp: Es fehlte an Speichenrädern und Antriebsmotoren. Zunächst behalf man sich noch mit kurzerhand angefertigten Scheibenrädern, aber nach und nach mussten Loks als Ersatzteilspender abgestellt werden. 1989, im Jubiläumsjahr der Eisenbahn in den Niederlanden, wurde vorausblickend Lok 1202 als zukünftige Museumslok ausgewiesen. Anfang der 1990er-Jahre liefen viele Fristen ab; die Loks wurden nicht mehr ausgebessert, sondern als Ersatzteilspender abgestellt.

1995 war für die Reihe 1200 beinahe der Anfang vom Ende. Die Güterverkehrssparte NS Cargo wurde ein selbstständiges Unternehmen mit eigenem Lokpark. Weil die heutige Railion Nederland über genügend Loks der Reihe 1600 verfügte, verblieben die 1200 beim Unternehmenszweig Reiseverkehr. Hier wurden die in die Jahre gekommenen 1200 bald überflüssig und gerieten bis Januar 1998 nach und nach aufs Abstellgleis. Ihre baldige Verschrottung hätte auf der Hand gelegen, wenn nicht die europaweite Liberalisierung des Schienenverkehrs gekommen wäre. Eines der neuen Unternehmen war die Spedition ACTS, die kurzfristig E-Loks benötigte und fünf 1200 übernahm. Die Loks befanden sich teilweise schon beim Schrotthändler. Zwei Loks wurden von den Nedtrain-Werkstätten in Tilburg wieder betriebsfähig hergerichtet, während drei weitere Maschinen beim tschechischen ZOS Nymburg überholt wurden. Sie sind unter ihren neuen Nummern als 1251 bis 1255 vor ACTS-Güterzügen unterwegs und ziehen gelegentlich auch Sonderreisezüge.

Auch die Loks 1201 und 1202 sind noch betriebsfähig und gehören der Stiftung klassische Lokomotiven (Klok) beziehungsweise dem niederländischen Eisenbahnmuseum. *Rein Korthof/al*

Lok 1210 bei Amersfoort Aansluiting am 18. August 1959: Die Lokführer lobten den weichen Lauf und die gute Streckensicht der 1200.

Foto: van de Meene



Dampf am

Im April 1985 bespannte 50 3671 die Übergabe vom Hauptbahnhof zum Sammelbahnhof Pöhlau und überquerte die Muldebrücke.

Foto: Rainer Heinrich



Brückenberg

Ein dichtes Netz von Kohlenbahnen durchzog die Umgebung von Zwickau. Erst vor 20 Jahren endete auf einer von diesen der planmäßige Betrieb mit Dampflokomotiven.



Schuppen am Brückenschacht III, 1960: Links Lok 3 (Krauß 1895), rechts eine von drei Neubauloks (Babelsberg 1956).

Foto: ABW/Slg. R. Heinrich

Auch wenn dem sächsischen Steinkohlenbergbau unter den deutschen Steinkohlenvorkommen eine eher geringe Bedeutung zukam, hätte die Industrie ohne diese Kohlenvorkommen kaum jene großartige Entwicklung nehmen können, die Sachsen im Verlauf weniger Jahrzehnte zu einem der ersten und wichtigsten deutschen Industriegebiete werden ließ.

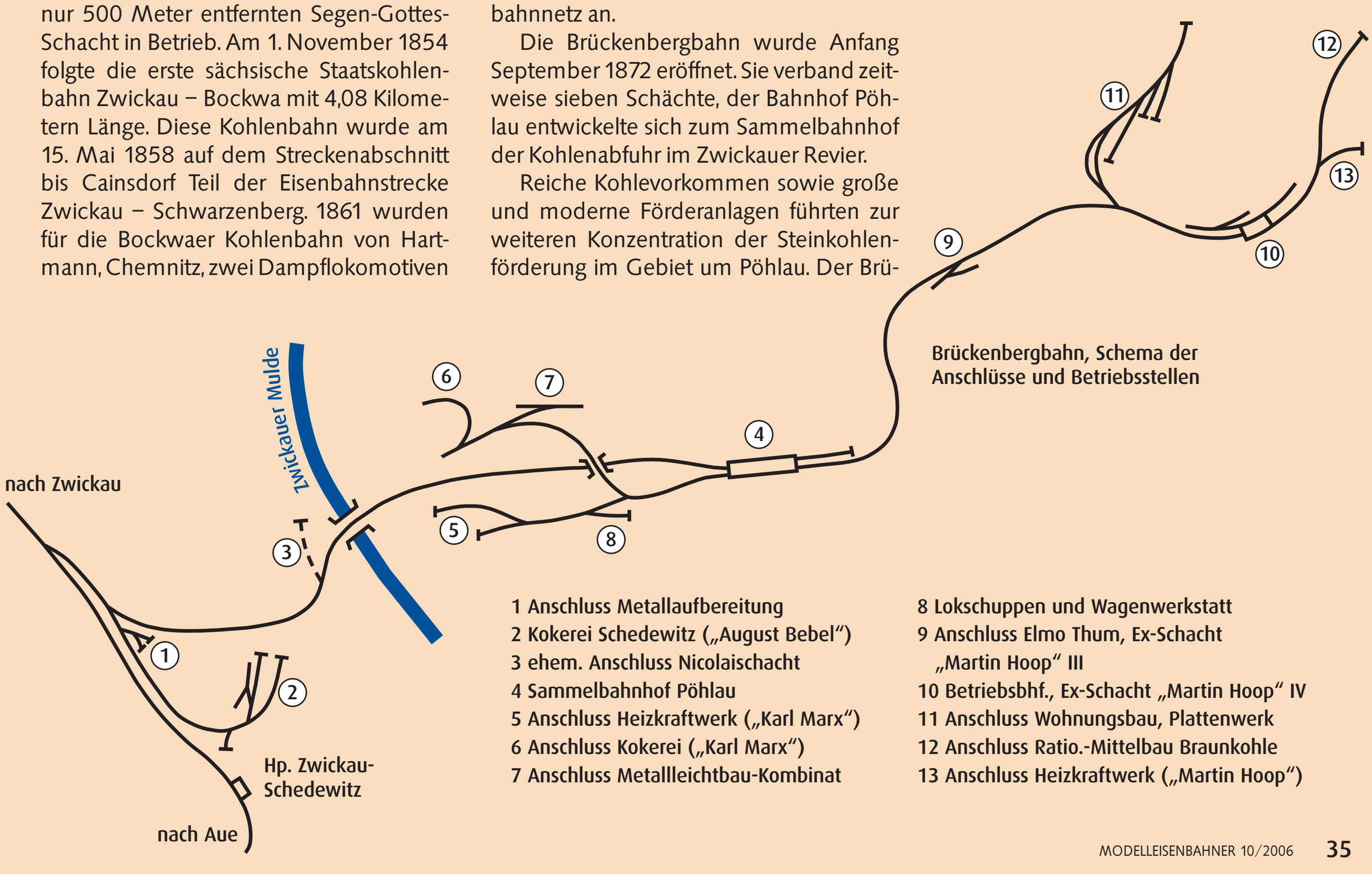
Zur Erschließung der Steinkohlengruben im Zwickauer Revier wurden im Zeitraum von 1847 bis 1872 insgesamt vier verschiedene Kohlenbahnen in Betrieb genommen. Die erste Verbindung des Zwickauer Bahnhofs mit einem Steinkohlenschacht ging am 13. Dezember 1847 zum nur 500 Meter entfernten Segen-Gottes-Schacht in Betrieb. Am 1. November 1854 folgte die erste sächsische Staatskohlenbahn Zwickau – Bockwa mit 4,08 Kilometern Länge. Diese Kohlenbahn wurde am 15. Mai 1858 auf dem Streckenabschnitt bis Cainsdorf Teil der Eisenbahnstrecke Zwickau – Schwarzenberg. 1861 wurden für die Bockwaer Kohlenbahn von Hartmann, Chemnitz, zwei Dampflokomotiven angeschafft, von denen die „Muldenthal" bis 1952 auf der Anschlussbahn Vertrauensschacht in Zwickau-Schedewitz ihren Dienst versah und die man heute im Verkehrsmuseum Dresden bewundern kann.

Zur Erschließung der Bergwerke östlich der Mulde wurde am 1. Dezember 1860 mit 14,5 km als dritte und längste Kohlenbahn die Oberhohndorf-Reinsdorfer Eisenbahn eröffnet. Am 31. Oktober 1965 endete hier der Betrieb.

Auf dem ebenfalls östlich von Zwickau gelegenen Brückenberg wurden seit 1855 Steinkohlenschächte betrieben. Die Gesellschaften banden ihre Steinkohlenschächte, die als Brückenbergschächte bezeichnet wurden, ab 1872 an das Eisenbahnnetz an.

Die Brückenbergbahn wurde Anfang September 1872 eröffnet. Sie verband zeitweise sieben Schächte, der Bahnhof Pöhlau entwickelte sich zum Sammelbahnhof der Kohlenabfuhr im Zwickauer Revier.

Reiche Kohlevorkommen sowie große und moderne Förderanlagen führten zur weiteren Konzentration der Steinkohlenförderung im Gebiet um Pöhlau. Der Brückenberg-Steinkohlenbau-Verein nahm die Betriebsführung mit eigenen Lokomotiven zwischen Pöhlau und den Schachtanlagen wahr. Im Jahr 1878 ging die Teilstrecke zum Brückenbergschacht IV in Betrieb, und 1882 wurde der Tiefbauschacht auf der Westseite vor der Muldenbrücke angeschlossen. →



Brückenbergbahn, Schema der Anschlüsse und Betriebsstellen

1 Anschluss Metallaufbereitung
2 Kokerei Schedewitz („August Bebel")
3 ehem. Anschluss Nicolaischacht
4 Sammelbahnhof Pöhlau
5 Anschluss Heizkraftwerk („Karl Marx")
6 Anschluss Kokerei („Karl Marx")
7 Anschluss Metallleichtbau-Kombinat
8 Lokschuppen und Wagenwerkstatt
9 Anschluss Elmo Thum, Ex-Schacht „Martin Hoop" III
10 Betriebsbhf., Ex-Schacht „Martin Hoop" IV
11 Anschluss Wohnungsbau, Plattenwerk
12 Anschluss Ratio.-Mittelbau Braunkohle
13 Anschluss Heizkraftwerk („Martin Hoop")



Der Anschluss an die Metallaufbereitung im März 1994: Noch heute ist in diesem Bereich eine V10B als Werkslok eingestellt.



Diese Dampfspeicherlok (Borsig 1920) war als Lok 12 eingestellt, hier 1988. Seit 1996 gehört sie dem Museum Chemnitz-Hilbersdorf.

Mit Beginn der Steinkohlenförderung im sogenannten Mülsenfeld erweiterte man im Jahr 1908 die Brückenbergbahn vom Sammelbahnhof Pöhlau bis zum zwei Kilometer entfernten Morgensternschacht III. Dazu musste sie aus dem Pöhlauer Grund (267 Metern über Normalnull) auf die Hochebene des Brückenberges (377 Meter) hinausgeführt werden. Auf diesem Streckenabschnitt entstanden die größten Neigungen mit bis zu 41 Promille. Die Gewerkschaft „Morgenstern" beschaffte für die Steilstrecke eigene Lokomotiven und führte auch den Betriebsdienst aus.

Ihre endgültige Ausdehnung erreichte die Brückenbergbahn nach dem Zweiten Weltkrieg, als 1946 durch die sowjetische Besatzungsmacht festgelegt wurde, den Schacht „Morgenstern" IV zum Hauptförderschacht auszubauen. Dazu wurde 1949 das VEB Steinkohlenwerk „Martin Hoop" gebildet. Die Blütezeit der Brückenbergbahn als Kohlenbahn sollte aber nicht lange dauern: Den letzten Höhepunkt erlebte die Zwickauer Steinkohleförderung bereits 1971 mit 2070682 Tonnen. Die Kohlevorkommen gingen im Zwickauer Revier zur Neige, und 1977 wurde die Förderung bis auf einen kleinen Restbetrieb eingestellt.

Ein Element der DDR-Strukturpolitik war, dass für die entfallenen Arbeitsplätze Ersatz geschaffen werden musste. Es entstand eine Nachfolgeindustrie, die nicht nur die Arbeitsplätze sicherte, sondern auch die Existenz der Werk- und Anschlussbahn. Durch den Bau neuer Betriebe (Plattenwerk und Rationalisierungsmittelbau für die Braunkohlenindustrie) wurden in den 1970er- und 1980er-Jahren die

Am 9. Juli 1999 verließ der letzte Zug Pöhlau, als 503648 die abgestellten Werkloks 17, 19 und 20 nach Chemnitz überführte.

Fotos (6): Rainer Heinrich



Anschlussbahnen an der Brückenbergbahn nochmals wesentlich erweitert und erreichten mit 22 386 Metern Gleis und 95 Weichen ihre größte Ausdehnung.

Schon 1968 wurden alle drei selbstständigen Kohlenbahnen zusammengefasst und die Betriebsführung der Steinkohlenkokerei „August Bebel" Zwickau (ABWZ) übertragen. Die Anschlussbahn der Steinkohlenkokerei trat gegenüber der Reichsbahn als Hauptanschließer auf und übernahm die Verteilung der Wagenladungen auf die Nebenanschließer. Der Betriebsmittelpunkt des ABWZ mit Lok- und Wagenwerkstatt blieb der Bahnhof Pöhlau, von wo aus auch alle Lokomotiven zum Einsatz kamen.

Das Netz am Brückenberg war durch starke und stark wechselnde Neigungen gekennzeichnet. Interessant war auch der Abschnitt Zwickau Hbf – Sammelbahnhof Pöhlau. Auf den 3,5 Kilometern wurde das Stadtgebiet auf sechs Brücken überquert. Das größte und imposanteste Bauwerk war die Gitterträgerbrücke über die Zwickauer Mulde mit 96,5 m Länge.

Zeitweise über 22 Kilometer Gleislänge

Während andere frühere Kohlenbahnen nach und nach stillgelegt wurden, war 1992 noch das Werkbahnnetz auf dem Brückenberg in Betrieb. Dessen Existenz sicherten bis 1996 zwei Kohlekraftwerke zur Wärmeversorgung für Wohngebiete. Die Steinkohlenkokerei in Schedewitz war der Hauptanschließer, zwischen Zwickau Hbf und der Kokerei verkehrten daher täglich bis zu acht Güterzüge, bei starkem Zulauf von Kohle noch mehr. Doch die Koksproduktion wurde am 18. März 1992 beendet, Werk und Gleisanlagen zum größten Teil bis 1995 abgebrochen.

Am 25. September 1996 wurde neben dem alten Kohlenkraftwerk ein neues Erdgasheizwerk in Betrieb genommen. Deshalb wurde am 30. Mai 1996 das alte Heizkraftwerk stillgelegt und seit März 1996 der interessante Streckenabschnitt Sammelbahnhof Pöhlau – Werkbahnhof Schacht „Martin Hoop" IV nicht mehr befahren. Im Sommer 1996 hatte das Streckennetz nur noch drei Transportkunden.

Am 27. März 1997, es war Gründonnerstag, verkehrten die letzten planmäßigen Züge durch die DB AG von Zwickau Hbf zum Bahnhof Pöhlau. Ab 1. April 1997 erfolgte die Bedienung der Brückenbergbahn nur noch bei Bedarf, so zum Beispiel für Steinkohlenlieferungen aus dem Saarland oder Polen für das zweite Kraftwerk. Im April und November 1997 kamen die letzten Kohlenlieferungen mit 2000-Tonnen-Ganzzügen, die in zwei Teilen mit je zwei 232 nach Pöhlau gefahren wurden. Das Aufbrauchen der Kohlenreserven zog sich über das ganze Jahr 1998 hin und sicherte der Anschlussbahn im Heizkraftwerk noch einen bescheidenen Rangierbetrieb. Doch am 23. Dezember 1998 rauchte der 100 Meter hohe Schornstein des Kohlenkraftwerkes „Karl Max" das letzte Mal. Am Montag, 21 .Dezember 1998, erfolgte die endgültig letzte Abholung →



Zuführung aus dem Vorratslager (300 000 Tonnen Kohle) mit Werkslok 25 alias 86 607, August 1983 im Werksbahnhof „Martin Hoop" IV.

Von der Kohlenbahn zum ÖPNV-Novum

Das Teilstück einer alten Kohlenbahn, das 1,3 Kilometer lange Verbindungsgleis von Zwickau Hbf zum früheren Vertrauensschacht, wurde nach sieben Jahren Auszeit reaktiviert. Nach der Stilllegung der Steinkohlenkokerei wurde diese bis 1996 demontiert und das Gelände saniert. Auf einstigem Bergbaugelände entstanden nach 1997 zwei Supermärkte und eine neue Stadthalle. Für die verkehrliche Erschließung baute man das ehemalige Gleis der Industriebahn vom Abzweig an der Eisenbahnstrecke Zwickau – Aue bis ins Gelände der früheren Kokerei wieder auf und verlängerte es unter Nutzung der Straßenbahntrasse mittels Drei-Schienen-Gleis bis ins Stadtzentrum. Seit dem 28. Mai 1999 bringen Triebwagen der Vogtlandbahn Fahrgäste von Klingenthal über den Hauptbahnhof Zwickau bis zur neuen Endhaltestelle Zwickau-Zentrum. Diese Lösung wurde als „Zwickauer Modell" bekannt und war eines der ÖPNV-Renommier-Projekte des Freistaates Sachsen.



Im Mai 1986 zog Werkslok 26 (86 744) ihre Wagengruppe über die Planitzer Straße.



Seit Mai 1999, als das Foto entstand, fährt die Vogtlandbahn nach Zwickau-Zentrum.



Fotos (2): Rainer Heinrich

Im April 1985 bringen die Werksloks 19 (V 60) und 25 (86 607) einen 400-Tonnen-Zug über die Steilstrecke zu „Martin Hoop" IV.

und anschließende Räumung des Sammelbahnhofes Pöhlau von Güterwagen mit dem Zug CB 66636 und Lok 204 845. Zum 31. Dezember 1998 wurde die Brückenbergbahn vom Anschluss Metallaufbereitung bis Pöhlau gesperrt. Damit war das Ende des letzten Teilstücks der 126 Jahre alten Kohlenbahn besiegelt.

Interessant waren die auf der Brückenbergbahn eingesetzten Lokomotiven. Die letzten 94.20 (sächs. XIHT) des Bw Zwickau bespannten bis 1970 die Güterzüge nach Pöhlau und Schedewitz. Danach bespannten vorrangig Wendeloks des Bw Aue und des Bw Reichenbach, Einsatzstelle Zwickau, die Übergabefahrten. So konnten seit den 1970er-Jahren Lokomotiven der BR 58 (pr. G 12), BR 110, BR 118, BR 50.35, BR 219 und zuletzt die BR 232 des Bw Reichenbach beobachtet werden.

Unvergessen bleibt der Einsatz von zwei 86, bei dem sie ständig bis an die Leistungsgrenze gefordert wurden (siehe Kasten). Auslöser dieses späten Einsatzes war die Forderung der DDR-Volkswirtschaft nach Einsparung von Dieselkraftstoff. Beide Loks waren zur Freude von Eisenbahnfans oft mit den alten DR-Nummern im Einsatz. Manchmal mussten die Maschinen unterwegs anhalten, um Dampf zu kochen. Aus Sicherheitsgründen verkehrten die Lokomotiven bei Zugfahrten stets auf der Talseite. Auch fünf Dampfspeicherloks, eine Baujahr 1920, verrichteten aus demselben Grund ihren Dienst.

Dass im Juli 1999 noch einmal Dampflokromantik auf den Industriebahnhof Pöhlau zurückkehrte, hatte wohl keiner für möglich gehalten. Lok 50 3648-8 des Sächsischen Eisenbahnmuseums Chemnitz-Hilbersdorf traf am 9. Juli 1999 in Zwickau ein und befuhr noch einmal unter großen Vorsichtsmaßnahmen das inzwischen von der Vegetation zugewachsene und teilweise mit Sperrmüll übersäte Verbindungsgleis von Zwickau Hbf nach Pöhlau. In der großen Auftauhalle des Kraftwerks waren die letzten sieben Dieselloks seit Dezember 1998 abgestellt. Während vier V 22 (Werksloks 1 – 4) auf einem Gleis abgestellt blieben und eine Woche später dort zerlegt wurden, verließ um 17 Uhr das letzte Mal ein Zug den Bahnhof Pöhlau. Die 50 hatte drei Dieselloks vom Typ V 60, die Werksloks 17, 19 und 20, am Zughaken und schleppte sie im Auftrag eines Chemnitzer Käufers über Zwickau und Glauchau nach Chemnitz. Mit dieser Fahrt endete das Betriebsgeschehen auf der letzten Industriebahn der Stadt Zwickau.

Ganz in der Nähe fährt heute die Vogtlandbahn ins Stadtzentrum – auf altem Kohlenbahn-Terrain! *Rainer Heinrich/hb*

Einheitslok-Dampf in den 1980er-Jahren

Einheitsloks am Brückenberg: 86 607 und 86 744

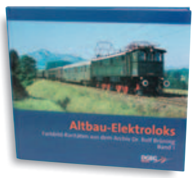
Das Dasein als Werkslok war für 86 607 und 86 744 keine neue Erfahrung, als sie im Januar und im Oktober 1983 als Lok 25 und 26 bei der Anschlussbahn des ABWZ in Dienst gestellt wurden. 86 607 stand von 1978 bis 1982 ungenutzt im Werksbahnhof des Steinkohlenschachtes „Martin Hoop" IV und heizte zeitweise eine Fabrikhalle des benachbarten VEB Elektromotorenwerke, dem sie offiziell auch gehörte. Im April 1982 holte man sie vom Abstellgleis, arbeitete sie im Laufe des Jahres auf und startete mit ihrem ersten offiziellen Einsatz als Werkslok 25 am 10. Januar 1983. Als zweite Lok holte die ABWZ Ex-86 744, die als Werkslok 2 bei der Industriebahn in Erfurt von 1974 bis 1978 ihren Dienst versehen hatte. Ab November 1983 kam auch sie als Werkslok 26 auf dem Brückenberg zum Einsatz. Die Abnahme erfolgte übrigens durch die Staatliche Bauaufsicht, Bezirksdirektion Dresden – es waren ja keine DR-Maschinen! Für vier Jahre wurde die einstige Kohlenbahn zum Eldorado der Eisenbahnfreunde, selbst Fans aus Japan und den USA konnte man mit Kamera ausgestattet antreffen. Am 11. August 1986 wurde der Dampfbetrieb wieder eingestellt, beide 86 blieben aber betriebsfähige Reserveloks. Nach der Wende war 86 607 eine Dauerleihgabe an den Eisenbahnverein Klingenthal, der sie 1996 erwarb. Heute ist sie im Lokschuppen des ehemaligen Bw Adorf abgestellt. 86 744 wurde im Januar 1991 von der Museumseisenbahn Minden gekauft, die die Lok mehrere Jahre für Sonderfahrten einsetzte. Seit 2001 steht sie als nicht betriebsfähige Lok im dortigen Bahnhof Preußisch Oldendorf.



Im Jahre 1990 waren beide 86 sowie eine Dampfspeicherlok (Bauart Meiningen, 1985) abgestellt in Pöhlau.

Schatzkästchen geöffnet

Dr. Rolf Brüning: Altbau-Elektroloks. Farbbildraritäten aus dem Archiv. Band 1. Verlag DGEG-Medien, Hövelhof 2006. ISBN 3-937189-19-X, 108 Seiten, 101 Farbabbildungen; Preis: 24,80 Euro.



■ Die eine oder andere Aufnahme kommt nicht nur MEB-Lesern und -Leserinnen sicher durchaus bekannt vor: Kein Wunder, wer noch den 1983 erschienenen Band 2 der Meisterfotos von der Bundesbahn desselben Autors besitzt, wird schnell fündig. Da aber die insgesamt vier Bände dieser EK-Reihe ohnehin längst vergriffen sind, darf man Dr. Brünings Initiative, auch jüngeren Generationen Farbbildschätze aus seinem reichhaltigen Dia-Archiv zugänglich zu machen, vorbehaltlos begrüßen. Der passionierte Eisenbahnfotograf, der in den 50er-Jahren entscheidende Impulse noch von Altmeister Carl Bellingrodt persönlich bekam, vermittelt in ebenso stimmungsvollen wie raren Farbaufnahmen und sachkundigen Kurztexten Eindrücke aus einer Zeit, als Altbau-E-Loks noch in Plandiensten standen. Schade nur, dass die Druckqualität kein uneingeschränktes Lob verdient. *hc*

● ***Fazit: Eine Bereicherung für jeden Eisenbahnliebhaber***

Epoche-I-Wissen

Brosius & Koch's Schule des Lokomotivführers. Bd. 1: Der Lokomotivkessel und seine Armatur, ISBN 3-613-71248-2 190 S., 309 Sw-Abb. 9,95 Euro; Bd. 2: Die Maschine und der Wagen, ISBN 3-613-71249-0, 616 S., 688 Sw-Abb. 14,95 Euro; Bd. 3: Der Fahrdienst, 3-613-71294-6, 517 S., 257 Sw-Abb. Preis: 12,95 Euro. Transpress-Verlag, Stuttgart 2006 (Reprint), www.transpress.de.

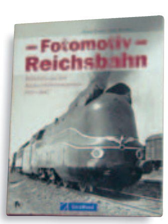


■ An fundiertes Wissen aus der Frühzeit des 20. Jahrhunderts zu gelangen, ist schwierig. Darum erfreuen Reprints wie die vorliegenden der Brosius-&-Koch-Klassiker Schule des Lokomotivführers. Als Lehrmaterial sind die Bücher in einfacher Sprache geschrieben und weisen viele sehr gute Zeichnungen auf. Fotos gibt es keine. Für Modellbahner mit Hang zur Epoche I ist vor allem der dritte Band (Fahrdienst) von Interesse. Dieser Band gibt beispielsweise Informationen zu Gleisbau und Signalisierung um 1900. Angesichts der günstigen Preise lohnt die Anschaffung der drei Bände für alle an Dampflok-Technik Interessierte. *yo*

● ***Fazit: Dampflok-Literatur-Klassiker zum fairen Preis***

Erfolgreiche Schatzsuche

Helmut Brinker, Peter Schricker: Fotomotiv Reichsbahn. Geramond-Verlag, München 2006. ISBN 3-7654-7069-4, 160 Seiten, 173 Schwarzweiß-, 8 Farbabbildungen; Preis: 39,95 Euro.



■ Auf die spannende Frage, wie zumindest ein Teil der Bildschätze aus dem Reichsverkehrsministerium der Nachwelt erhalten blieb, haben die beiden Autoren die Antwort parat, ohne jedoch Ross und Reiter direkt zu nennen. Sei's drum, wie man im wahrsten Sinne des Wortes sieht, hat die Sammelleidenschaft auch eine durchaus positive Seite. Ohne die Pfiffigkeit eines inzwischen verstorbenen Berliners wäre dieses Buch wohl schwerlich in dieser Qualität und Quantität zustandegekommen. Das zu einem nicht unwesentlichen Teil bislang unveröffentlichte Bildmaterial dokumentiert den Reichsbahnzeitraum von 1925 bis 1945. Die Auftragsarbeiten professioneller Fotografen wie Carl Bellingrodt, Dr. Paul Wolff oder Walter Hollnagel erlauben tiefe Einblicke in eine nicht nur für die Eisenbahn höchst turbulente Epoche, erläutert durch informative Textbeiträge. *hc*

● ***Fazit: Sensationelles Bildmaterial von bleibendem Wert***

Außerdem erschienen

ÖPNV-Leitbild

Stadtwerke Heilbronn u.a. (Hrsgb.): Die Stadtbahn Heilbronn. Verlag Regionalkultur, Heidelberg/Ubstadt-Weiher/Basel 2005. ISBN 3-89735-416-0, 176 Seiten, 45 Sw-, 60 Farbabb.; Preis: Euro 14,90.

Mehr als 20 Autorinnen und Autoren begleiten in Wort und Bild den Weg vom Beginn des Eisenbahnzeitalters in Heilbronn bis hin zur Vollendung der ersten Ausbaustufe der Stadtbahn.

• **Regionalisierungs-Streiflichter**

Leichte Pazifik

Manfred Weisbrod, Horst J. Obermayer: Baureihe 03. Spezialausgabe, Transpress-Verlag, Stuttgart 2006. ISBN 3-613-71300-4, 158 Seiten, 141 Sw-, 28 Farbabb.; Preis: Euro 14,95.

Lobenswertes Porträt der auch als Salondampfer bekannten Baureihe: Ein Hinweis, dass es sich im Prinzip um einen Nachdruck des Transpress-Buchs von 1995 handelt, fehlt freilich.

• **Bewährte Baureihen-Dokumentation**

Ötscherland-Express

Werner Schiendl: Die Bergstrecke der Ybbstalbahn. Verlag Kenning, Nordhorn 2005. ISBN 3-933613-52-3, 128 Seiten, 147 Sw-, 23 Farbabbildungen; Preis: Euro 26,80.

Der besonders reizvolle, Ende der 80er-Jahre von der Demontage bedrohte Streckenabschnitt Lunz am See – Kienberg-Gaming erfährt hier eine angemessene sachkundige Würdigung.

• **Schmalspur-Faszination**

Schmalspur-Schwestern

Dirk Endisch: Baureihe 99.480. Verlag Endisch, Leonberg-Höfingen 2006. ISBN 3-936893-24-1, 64 Seiten, 30 Sw-, 11 Farbabbildungen; Preis: Euro 9,00.

Technik, Betriebsdienst und die bewegte Geschichte dieser nur aus zwei heute auf Rügen stationierten Loks bestehenden Baureihe werden dokumentiert.

• **Interessantes Baureihen-Portrait**

An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe", Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Parallelfahrt

Betrifft: „Bayern auf der Überholspur", Heft 8/2006

Auf Seite 24 berichten Sie über die Eröffnung der Neubaustrecke (NBS) München – Ingolstadt – Nürnberg am 13. Mai 2006. Die im Foto gezeigten ICE-Züge waren nicht an der Parallelfahrt beteiligt.

Andreas Gilde, Zugchef, Fernverkehr München E-Mail

Foto: Gilde



Mit abschnittsweise 300 km/h durch den Freistaat: Diese beiden ICE 3 waren bei der Parallelfahrt zur Eröffnung im Einsatz.

Horrorszenen

Betrifft: „Das Knobistein-Geheimnis", Heft 9/2006

Als langjähriger Leser möchte ich mich heute einmal bedanken. Ich finde Ihre Artikel und Reportagen aus der Welt der Eisenbahn sehr gut, immer aktuell und abwechslungsreich, und die Modellbahnwelt mit Neuvorstellungen und hilfreichen Tipps einfach spitze! Einziger Kritikpunkt ist der Artikel in Ihrer neuesten Ausgabe: Muss das sein, solche scheußlichen Horrorszenen abzubilden?

Frank Oelmann, 09423 Gelenau

Kipsdorfs Ende?

Betrifft: „Zwischenhalt", Heft 8/2006

Zum Wiederaufbau der Weißeritztalbahn ist noch zu erwähnen, dass sich der neue Betreiber, die BVO-Bahn, sträubt, die Kleinbahnstrecke wieder bis Kurort Kipsdorf zu betreiben. Endpunkt soll nach BVO-Willen Dippoldiswalde sein. Man ist in Kipsdorf schon jetzt dabei, die Kleinbahnstrecke verschwinden zu lassen. Beim gegenwärtigen Wiederaufbau der Bundesstraße 170 in den Ortsteilen Waldbärenburg/Kipsdorf ist der Gleiskörper an der Stelle, an der die Kleinbahn gleich nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Kipsdorf auf die andere Seite wechselt, zubetoniert worden. Auch im Bahnhof Kipsdorf war man fleißig: Die Gleise sind verschwunden.

Günther Westphal, 01737 Pohrsdorf

Verdienter Lohn

Betrifft: Bahnwelt aktuell, „Schuppenfest in Siegen", Heft 9/2006

Über den Bericht vom Schuppenfest der Eisenbahnfreunde Betzdorf habe ich mich gefreut. Die Betzdorfer Eisenbahnfreunde sind hervorragend organisiert. Jedes Schuppenfest ist ein Muss für Eisenbahnfreunde. Und ich finde es gut, dass das Fest gut besucht worden ist. Das haben die Gastgeber auch verdient.

Rainer Bernshausen, 58089 Hagen

Gläserner Zug

Betrifft: Modellbahn aktuell, „Wiederaufbauhilfe", Heft 9/2006

Sie berichten, dass Herr Adams von der Firma Märklin/Trix eine nicht unerhebliche Spende an Herrn Mehdorn zur Aufarbeitung des ausgebrannten Adler übergeben hat. Einerseits freut mich das riesig, andererseits stimmt mich das sehr traurig, denn der Gläserne Zug wartet seit seinem Unfall schon zirka sechs Jahre auf eine Aufarbeitung. Herr Mehdorn hatte damals anklingen lassen, dass er sich um die Aufarbeitung des ET 491 kümmern wollte. Der ET 491 könnte die Kosten wieder einfahren. Ob das dem Adler gelingen wird?

Dirk Real, 42329 Wuppertal

Verjüngungseffekt

Betr.: „Kontrastprogramm", Heft 9/2006

Sie haben mich zwölf Jahre jünger gemacht, nicht bedauerlich. 1940 bis 1943 war ich als Maschinenschlosserlehrling bei der DEMAG. Ab 12. September 1950 war ich als Lokschlosser bei der OHE, 1952 Heizer und Lokführeranwärter, Mai 1954 Lokführerprüfung, März 1989 Ruhestand. Während meiner Zeit bei der OHE waren auch leihweise DB-Loks der Typen 57 und 50 im Einsatz.

Johann Hubert Schumacher, 29225 Celle

Nette Idee

Betrifft: „Das Knobistein-Geheimnis", Heft 9/2006

Gerade habe ich meinen ME vom Kiosk abgeholt und mich als erstes auf den Bericht aus Knobistein gestürzt. Was für eine nette Idee, passend zu den Bildern eine Geschichte zu erzählen! Allerdings hätte ich mir den Schluss auch anders vorstellen können: „Jetzt sitze ich im Eisenbahn-Coupée und versuche, meine Erlebnisse niederzuschreiben. Ich bin froh, dem unheimlichen Ort entronnen zu sein. Im Osten geht die Sonne auf. Ihre ersten Strahlen machen mich merkwürdig unruhig. Ich schließe die Vorhänge..."

Torsten Krüger, 68199 Mannheim

Pendler im Abseits

Betrifft: Bahnwelt aktuell, „Neue TGV-Linie", Heft 9/06

Sie schreiben von den Vorteilen des TGV. Dass aber die Polizei schon mehrfach französische Pendler aus den Zügen holen musste, teilt Ihnen niemand mit. Durch die vier TGV-Züge fällt nämlich täglich dieselbe Anzahl Pendlerzüge aus. Die Arbeitnehmer dürfen den TGV nicht benutzen, es sei denn, sie zahlen den Aufpreis. Die Züge erhielten durch den Polizeieinsatz über eine Viertelstunde Verspätung: Des einen Freud, des anderen Leid.

Jean-Pierre Roling, L-1231 Howald

www.die-baureihe140.de.vu/

Schattendasein

Die 140 stand trotz ihrer zahlenmäßigen Überlegenheit meist im Schatten der Bügelfalten und der Baureihe 103.

■ Damit das nicht so bleibt, gibt es diese Homepage. Wer sich mit der 140 beschäftigen möchte, sollte bei diesem Internetauftritt vorbeisurfen: Neben zahlreichen Bildern von Loks entdeckt man auf dieser Homepage eine Fülle von Informationen zur Baureihe. Es werden Besonderheiten einzelner Loks ebenso beschrieben wie unzählige technische Details zum Lokkasten, den Drehgestellen, Stromabnehmern und manchem mehr. Der Autor der Seite versucht sich auch an der Herkulesaufgabe, von jeder gebauten 140 ein Bild auf seiner Homepage zu veröffentlichen. Viele Fotos hat er schon eingestellt, aber angesichts der enormen Anzahl an gebauten Loks (879 inklusive der BR 139) kann er noch Unterstützung brauchen.

http://home.arcor.de/jan-triphahn/bahnhof/

Kennen Sie Loitz?

Jan Triphahn kommt aus Loitz in Vorpommern. Seiner Heimat hat er im Netz ein kleines Denkmal geschaffen

■ Loitz liegt am Flüsschen Peene und hat schon lange keinen Bahnanschluss mehr. Von Loitz ging früher lediglich ein Anschlussgleis nach Toitz zur Strecke Stralsund – Neubrandenburg. Jan Triphahn hat den alten Loitzer Bahnhof jedoch nicht vergessen und im Internet Zeichnungen zum Nachbau zur Verfügung gestellt. Der Loitzer Bahnhof wäre auf mancher Nebenbahnanlage ein Schmuckstück. Außerdem liefert Triphahn noch ausreichend historische Informationen. Auffallend ist die freundliche Gestaltung der Seite.



www.vt92.de/

Unterstützenswert

Der VT92 ist gerettet – die gute Nachricht. Sein Zustand ist beklagenswert – daran muss und wird sich etwas ändern.

■ Der Triebwagen-Solitär VT92 501 ist den Schrotthändlern in allerletzter Minute von der Schippe gesprungen und wurde von einem eigens gegründeten Verein gerettet, nachdem sich jahrelang niemand um ihn kümmern wollte. Der Versuchstriebwagen VT92 ist das Urmodell aller späteren DB-Triebwagen, die als Eierköpfe zu Ruhm gelangten. Mitte 2005 übernahmen acht engagierte Eisenbahnfreunde das Fahrzeug, das seit beinahe 20 Jahren im Freien verrottete, mit dem Ziel, den Triebwagen vor dem totalen Verfall zu bewahren. Der derzeitige Standort in einer Kaserne ist noch nicht optimal, aber vielleicht findet sich noch etwas und eventuell überlegt sich einer der großen Modellbahnhersteller eine Unterstützungsaktion?

http://homepage.sunrise.ch/homepage/kanada/

Schweizer Kanadier

Roland Lerch ist Schweizer Lokführer. Auf den Eisenbahnseiten seiner Homepage gibt es Informationen kurz und knapp.

■ Das Ehepaar Annemarie und Roland Lerch fährt gerne nach Kanada und auf ihrer gemeinsamen Homepage geben sie Tipps für Kanadaurlauber und zeigen viele Bilder. Aber sie fahren auch gerne mit der Bahn und die Eisenbahnseiten der Homepage sind vor allem jenen zu empfehlen, die mit Schweizer Loks nicht vertraut sind. Als erstes erläutert Lerch das für uns Deutsche etwas verwirrende Bezeichnungsschema Schweizer Lokomotiven. Was bedeutet etwa Re 4/4^{II}? Aber er erläutert nicht nur das alte Schema, sondern auch das in den 1990er-Jahren neu eingeführte, denn eine Re 4/4^{II} ist heute eigentlich eine Re 420. Desweiteren findet der Neugierige gute Kurzportraits der wichtigsten SBB-Baureihen mit Informationen zur Geschichte und zum Einsatz. Statistiker können alle Loknummern und bei den Wappenloks den jeweils zugeordneten Kanton oder die entsprechende Stadt finden.

Aufgemischt

Ein alter Elektrorasierer vereinfacht das Aufrühren von zähflüssigen Farben.



Foto: L. Lattenkamp

Ein altersschwacher Elektrorasierer eignet sich immer noch zum Mischen von Farben.

■ Acrylfarben auf Lösungsmittelbasis neigen nach längerer Lagerung dazu, zähflüssig zu werden. Nach der Zugabe von Verdünnung muss man die Farbe gut durchrühren. Letzteres kann ein alter Elektrorasierapparat übernehmen. Dafür schneidet man mit der Kleinbohrmaschine mit Trennscheibenaufsatz so viele Lamellen aus dem Scherkopf heraus, dass ein Farbtöpfchen zwischen die verbliebenen passt. Mit einem Gummiring wird das Töpfchen fixiert. Bereits nach einer Einschaltdauer von etwa 20 Sekunden ist die Farbe wieder homogen aufgerührt. Das Verfahren eignet sich auch vorzüglich zum Mischen verschiedener Farbtöne.

Ludwig Lattenkamp

Geglättet

Ein Kondensator am Decoder stellt den Motor ruhig.

■ Die Dioden zur Gleichrichtung bei Decodern liefern nicht ganz sauberen Gleichstrom, man spricht von einer Restwelligkeit. Das hat aber zur Folge, dass im Betrieb Elektromotoren in den Lokomotiven mit etwas lauteren Magnetgeräuschen auf sich aufmerksam machen. Deutlich zu hören ist das bei den Glockenankermotoren (beispielsweise von Faulhaber) die man in den letzten Jahren immer häufiger auch in Großserien-Loks antrifft (zum Beispiel Märklins BR 38, BR 45, BR 55, BR 59 und BR 05) sowie in den hochwertigen Umbausätzen von SB-Modellbau. Aber auch Relais, die man an die Funktionsausgänge anschließen kann, reagieren mit einem Summen auf die Restwelligkeit des Decodergleichstroms. Abhilfe schafft hier ein Elektrolyt-Kondensator, der die Restwelligkeit weitgehend eliminiert. Sehr gute Erfahrungen bei dem Uhlenbrock-Multiprotokoll-Decoder 76420 liegen mit einem Kondensator von 47µF/35V vor. Wenn genügend Platz in der Lok ist, kann auch ein Kondensator mit einem höheren Wert genommen werden. Vorteile der Glättung: Fast lautloser Lauf der Glockenankermotoren; an den Funktionsausgängen können alle Relais-Typen angeschlossen werden (kein Summen mehr); je nach Größe des Kondensators hilft er beim Überbrücken von kurzen stromlosen Gleisabschnitten und verursacht geringe Kosten (35-90 Cent je nach Kondensator-Größe). Auf zwei Sachen sollte unbedingt geachtet werden: Auf die richtige Polarität und wo am Decoder der Minus-Pol ansteht. Dies sollte mit einem digitalen Messgerät festgestellt werden. Der Pluspol ist an den meisten Decodern der blaue Draht.

Gerold Heider

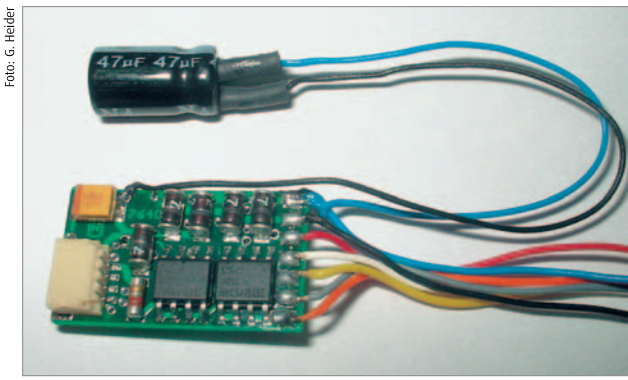


Foto: G. Heider

Das Bild zeigt Uhlenbrocks Multiprotokoll-Decoder 76420. Andere Decoder muss man ausmessen.

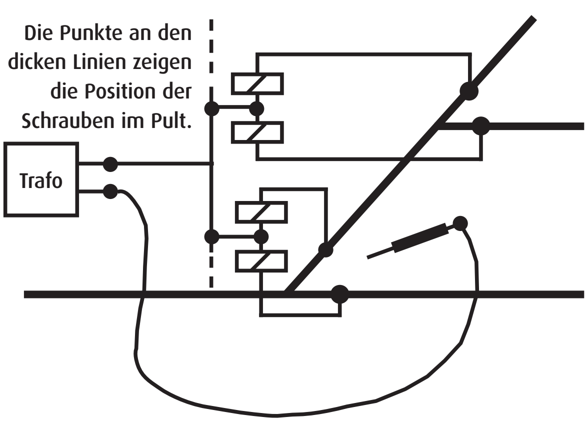
Schrauben-Verbindung

Statt Drucktastern kommen im Gleisbildstellpult Schrauben und ein Griffel zum Einsatz.

■ Gleisbildstellpulte sind ideal, um in einem Bahnhof Weichen und Signale zu schalten. Sie haben aber den Nachteil des hohen Preises. Es geht aber auch einfacher. Man setzt anstelle der Drucktaster Messingschrauben (Holzschrauben oder Gewindestangen mit Mutter) in die Platte und verbindet diese mit den Signal- und Weichenantrieben. Eine Art Griffel mit Metallkern wird über eine flexible Litze mit dem zweiten Pol der Spannungsquelle verbunden. Man braucht jetzt nur noch mit dem Griffel die gewünschte Weichenstraße auf dem Stellpult entlang zu fahren und die entsprechenden Schrauben zu berühren, um die Schaltung in Gang zu setzen.

Norbert Illgen

Die Punkte an den dicken Linien zeigen die Position der Schrauben im Pult.



Zeichnung: N. Illgen

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER,
Stichwort: Basteltipps, Biberacher Str. 94,
88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Speziell für Dampflokomotiven offeriert die PC-Quadrat GmbH ein Farbset zum Anbringen von Betriebsspuren.

Sichtlich gealtert



Die Palette zum Anmischen der Farben ist in die Verpackung integriert. Die Anleitung liegt bei.

Als erstes Produkt aus einer Reihe von speziell für den Eisenbahnmodellbau zusammengestellten Farbsets ist das mit Vallejo-Acrylfarben bestückte Traincolor-Set erhältlich.

Das Anbringen von Betriebsspuren hat das vorbildorientierte Aussehen des Modells zum Ziel. In Büchern, Zeitschriften und im Internet schreiben Modellbauer über ihre Erfahrungen und zeigen an Hand von Bildern, wie ihre Modelle aussehen. Dabei steht immer der persönliche Geschmack im Vordergrund. Tatsache ist, dass ein gutes, dem Vorbild nahe kommendes Farbfinish nur an Hand von Vorbildfotos und persönlichen Versuchen mit unterschiedlichen Methoden zum Erfolg führt.

Selbst alte Dampflokomotiven waren aber zumeist sehr gut gepflegt und der Stolz des Personals. Erst in der Endzeit der Dampflokomotive wurden in Deutschland einzelne Maschinen durch ständige Personalwechsel nicht mehr optimal gepflegt.

Das Farben-Set von Vallejo ist zwar als Dampflokalterungs-Set deklariert, aber es lässt sich ebenso für Dieselloks, E-Loks, Wagen oder auch in der Landschaftsgestaltung verwenden. In der Kürze der Zeit konnte keine Dampflok behandelt werden, da zum Auftrag glaubwürdiger Betriebsspuren eine weitgehende Zerlegung des Triebfahrzeuges notwendig ist.

Die dem Set beiliegende Anleitung hilft bei den ersten Schritten. Am besten ist es, wenn man an älteren Modellen oder Kleinteilen übt, um ein Gefühl für das Verhalten der Farben zu bekommen. Da neutrale Farben im Set fehlen, ist eigentlich nur die Darstellung einer völlig heruntergekommenen Dampflok möglich. Es ist darum zu empfehlen, aus dem Model-Air-Programm von Vallejo die Farben Weiß (#001), Schwarz (#057) und Sand (#075) zu ordern. Die Model-Air-Typen sind mit den Traincolor-Farben mischbar. Schwarz und Weiß sind nötig, um die im Set enthaltenen Farben abzudunkeln oder aufzuhellen. Schwarz und Sand gemischt ergeben den Farbton von Flugrost. Das im Set enthaltene Basic Rust sollte man nur punktuell für durchgerostete Metallteile verwenden.

Der Vorteil der Vallejo-Farben besteht darin, dass sich diese durch ihre feine Pigmentierung mit Wasser verdünnen lassen und so einen feinen Film bilden. Sie sind nahezu geruchlos. Mit Vallejo-Verdünnung lässt sich der Lack auf einem Kunststoff-Untergrund sogar bis zum Aushärten nach etwa 12 bis 24 Stunden (abhängig von der Schichtstärke) wieder entfernen. Nicht zu bearbeitende Stellen wie Glasteile oder Anschriften deckt man mit der Flüssigmaske ab. Diese lässt sich später spurlos wieder abziehen.

An einigen Beispielen wurden die Farben



An den Lüftergittern sieht man den Unterschied zwischen behandelten und nicht behandelten Bereichen. Der Grundrost genannte Farbton (unten) ist zur Darstellung von großflächigem Flugrost nicht geeignet, da der Gelbanteil fehlt.



Der Auftrag an den Lüfterblenden von Weinerts V20 erfolgte mit dem Pinsel. Die Farbe wurde teilweise wieder abgewischt.





Fotos: R. Albrecht

Schon ein mit Schwarz und Basic Brown eingenebeltes Dach lässt Gützolds Uralt-120 vorbildgerechter wirken.



Strukturen werden nach einer Grundbehandlung mit Rostfarbe, Braun, Kalkweiß und Sandfarbe halbfeucht ausgestrichen.



Zum Schluss betont man die Kanten mit etwas hellerer Farbe. Der Pinsel sollte bei diesem Schritt nur wenig Farbe tragen.



Lüftern fehlt oft die plastische Wirkung. Wenn man die Struktur mit Schwarz oder neutralem Dunkelgrau lackiert und mit einem Lappen überschüssige Farbe abwischt, sorgt die in den Ritzen sitzende Farbe für eine erstaunliche Tiefenwirkung.



getestet und festgestellt, dass man doch recht schnell zu einem guten Eindruck kommt. Die Farben sind in ihrer Konsistenz dick und sollten mit Wasser verdünnt werden. Der als Fett bezeichnete Lack ist mit dem feinen beiliegenden Pinsel beispielsweise im Achslagerbereich aller Fahrzeuge gut einzusetzen, aber auch an Puffern, Kupplungsmäulern, Fässern, Gleitplatten im Weichenbereich, Abschmiergruben, also überall dort, wo Fettrückstände und Ölfilme sichtbar sind. Nach etwa einer Minute wird mit einem mit Wasser angefeuchteten Pinsel die Farbe wieder abgewaschen. Länger sollte man nicht warten, sonst ist die Farbe staubtrocken. Die in den Vertiefungen und an den Gleitkanten verbleibende Farbe ruft einen Eindruck hervor, der dem von leidlich gepflegten Originalen nahe kommt. Genauso probiert man Grundrost und die andern im Set enthaltenen Farben aus. Diese sind auch untereinander mischbar, so dass man jede erdenkliche Nuance anrühren kann. Mit der Airbrush-Pistole aufgetragen, entstehen allerdings selbst verdünnt etwas fleckige Flächen. Besser ist es, die Traincolor-Farben punktuell mit dem Pinsel aufzutragen und Rußspuren aus den Air-Color-Farbtönen Schwarz, Weiß und Sand anzumischen und mit der Airbrush-Pistole aufzunebeln. Nur so entsteht der für Rußspuren typische Verlauf. Im Set ist eine Palette enthalten, die gute Dienste beim Anmischen von Farben leistet. Um Lichtkanten oder Niete hervorzuheben, streicht man den Pinsel so lange auf einem Kartonstück aus, bis nur noch wenig Farbe an ihm haftet.

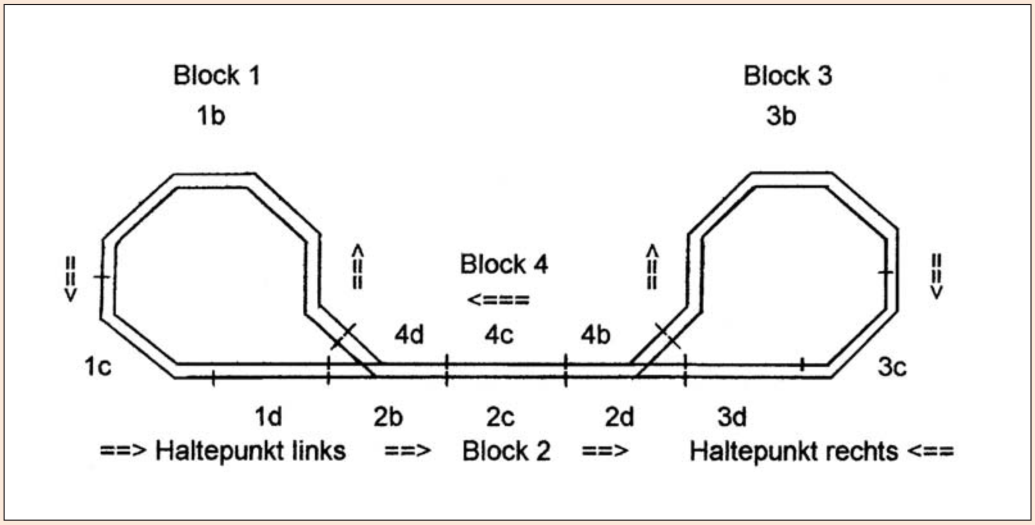
Erst wenn sich die Sicherheit im Umgang mit den Farben eingestellt hat, stimmt auch das Ergebnis. Dem an sich praxisgerecht zusammengestellten Traincolor-Set fehlen die beschriebenen neutralen Farbtöne. Desweiteren wäre eine erheblich bessere Eignung für den Auftrag mit der Spritzpistole wünschenswert.

Rainer Albrecht/yo

Setinhalt und Bezug

- **73001 Grundrost**
- **73002 Fett**
- **73003 Stahl**
- **73004 Grundbraun**
- **73005 Schmutz**
- **73006 Kalkweiß**
- **73007 Grundrot**
- **73008 Flüssigmaske**
- **73009 Mattes Firnis**
- **2 Pinsel**
- **Schritt-für-Schritt-Anleitung zur Gestaltung einer Dampflokomotive**

PC-Quadrat GmbH Heinz Wagner, Äussere Bayreuther Str. 57, 90409 Nürnberg, Tel. (0911)995140, Fax (911)9551466, Internet: www.traincolor.de.



Die Blockaufteilung der Kehrschleifenautomatik: Die Blöcke 2 und 4 sind nur für den Computer Teile eines Kreises.

Neues von Groupie-MEB-Tron

System-Fortschritt

In der Praxis erprobt: Bernd Boelckow fährt mit seiner Kehrschleifenautomatik und Wendezugsteuerung als Groupie-MEB-Tron-Erweiterung auf der eigenen N-Anlage.

Vorzugsweise für Nebenbahnen gedacht sind die Erweiterungen zur PC-Steuerung Groupie-MEB-Tron, die Kehrschleifenautomatik und die Wendezugsteuerung für Modellbahnanlagen.

Kehrschleifenautomatik

Die Kehrschleifenautomatik ist mit einem Zug und prinzipiell nur in einer Richtung befahrbar. Man kann natürlich mit einer entsprechenden Beschaltung der Kehrschleifenblockabschnitte eine andere Fahrtrichtung in einer oder beiden Kehren vorgeben. Das sollte dann aber mit dem Streckenverlauf in der Modelllandschaft harmonieren. Noch im Stadium der Planung ist ein Treffpunkt mit Ausweichmöglichkeit für einen zweiten Zug.

Die Fahrstrecke besteht aus zwei Kehrschleifen mit je einem Haltepunkt und einem eingleisigen Streckenabschnitt. Unter Zuhilfenahme von bistabilen Relais als Polwender kann das eingleisige Streckenstück in beiden Richtungen befahren werden. Mit diesem kleinen Trick wird dem PC ein geschlossener Kreis vorgegaukelt, ohne den der Kehrschleifenbetrieb nicht möglich wäre. Die Kehrschleifenstrecke besteht somit gleistechnisch aus drei, für den PC aber aus vier logischen Blöcken.

Damit der Aufbau der Strecke einfach gestaltet werden kann, liegen der Blockaufteilung nur je drei Abschnitte zugrunde (siehe Abbildung). Der erste Fahrabschnitt (a) entfällt somit. Die einzelnen Blöcke sind unterteilt in den zweiten Fahrabschnitt (b), den Bremsabschnitt (c) und den Halteabschnitt (d). Das reicht voll und ganz aus; man braucht lediglich eine abgespeckte Vierfach-Fahrreglerkarte oder zwei Zweifach-Fahrreglerkarten. Die Fahrreglerkarten kön-



Polwenderelaiskarte für die Wendezugsteuerung: Nur die drei Relais in der Platinenmitte erfordert die Kehrschleifenlösung.

Gleisdatei der Kehrschleifenautomatik															
Block	**Gleis**	**Bezeichnung**	**Länge 1**	**2**	**3**	**4**	**BSM**	**FR#**	**Si#**	**S2#**	**Einf**	**Ausf**	**Korr**	**Oberl**	**Durchf**
22	1	Tunnel/Viadukt lks.	100	80	100	45	0	30	0	0	0	0	2	1	0

Gleisdatei der Kehrschleifenautomatik

Block	Gleis	Bezeichnung	Länge 1	2	3	4	BSM	FR#	Si#	S2#	Einf	Ausf	Korr	Oberl	Durchf	Gesperrt
22	1	Tunnel/Viadukt lks.	100	80	100	45	0	30	0	0	0	0	2	1	0	0
23	1	Tunnel rechts abw.	80	100	80	50	0	31	12	0	0	0	-3	1	0	0
24	1	Zufahrt Hbf Gleis 2	80	80	80	40	0	32	0	0	0	0	-2	1	0	0
25	1	Haltepunkt lks.	0	70	50	40	100	33	17	0	0	25	-4	1	0	0
26	1	Strecke lks./rechts	0	160	130	112	0	34	0	0	0	0	0	1	0	0
27	1	Haltepunkt rechts	0	70	50	40	100	35	18	0	0	26	-4	1	0	0
28	1	Strecke rechts/lks.	0	112	130	160	0	36	0	0	0	0	0	1	0	0

nen ansonsten ohne Änderung für den Kehrschleifenbetrieb eingesetzt werden.

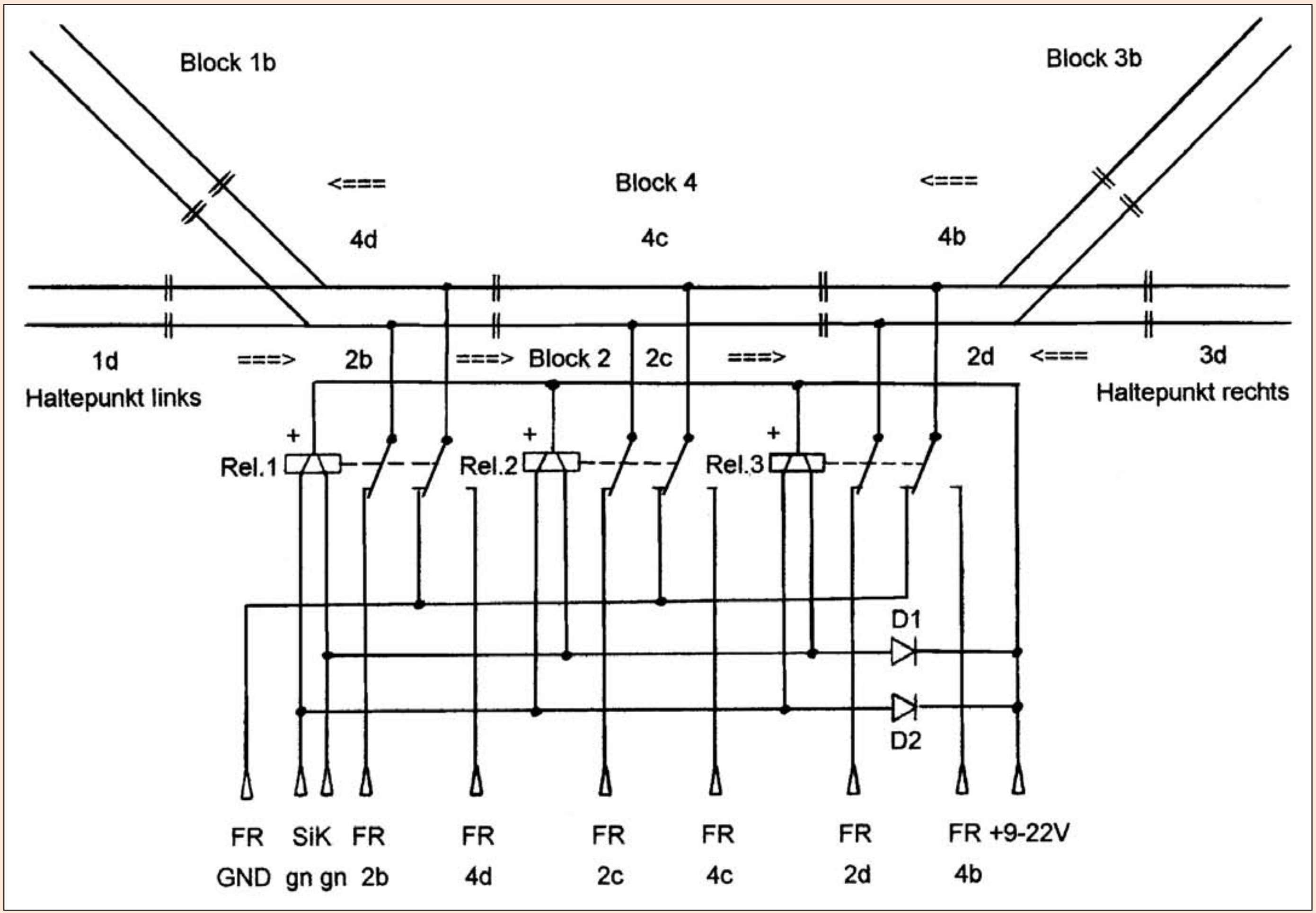
Block 1 besteht aus einer Kehrschleife mit Haltepunkt. Bei Block 2 und 4 handelt es sich um einen gemeinsamen Streckenabschnitt, in der jeweiligen Richtung zu durchfahren. Block 3 umfasst die zweite Kehrschleife mit Haltepunkt.

Die Blöcke 1 und 3 können ganz normal, so wie bei Groupie-MEB-Tron üblich, an die Fahrregler (FR), in diesem Fall FR 1 und FR 3, angeschlossen werden. Bei den Blöcken 2 und 4 werden die schon erwähnten bistabilen Relais mit ihren Schaltkontakten zwischen die Fahrregler und die entsprechenden Blockabschnitte geschaltet. Damit ist in jedem Fall die richtige Ansteuerung der Streckenblöcke und der Besetztmelder gewährleistet.

Die bistabilen Relais werden beispielsweise von Conrad Electronic angeboten. Es gibt sie in zwei Versionen: Mit zwei Umschaltern in 12 V-Ausführung (#503398-55) oder mit vier Umschaltern in 12 V-Ausführung (#502944-55). Wegen des einfacheren Platinenaufbaus fiel im vorliegenden Fall die Entscheidung zugunsten der Ausführung mit zwei Umschaltern.

Als Bauteileträger für die Relais empfiehlt sich zu einer Platine ein kleines, bequem unter der Anlage zu befestigendes Modulgehäuse mit je einem 25-poligen SUB-D-Stecker und einer 25-poligen SUB-D-Buchse. Um den Platinenaufbau weiter zu vereinfachen, ist zur Kehrschleifenautomatik und Wendezugsteuerung eine einheitliche Platine für die bistabilen Relais, den 25-poligen SUB- →

Für Nachbauwillige: Das Relaisverdrahtungsschema der Blöcke 2 und 4 der Kehrschleifenautomatik.





Funktioniert tadellos mit der PC-Steuerung: Als Sandwich ist der Wendezug auf dem Weg zum Endhaltepunkt der Nebenbahn.

D-Stecker und die 25-polige Buchse vorgesehen. Für den ausschließlichen Kehrschleifenbetrieb wird die Platine dann einfach nur teilweise bestückt.

Die Ansteuerung des bistabilen Relaisblocks übernimmt eine Signalkarte. Über einen längeren Zeitraum unternommene Praxisversuche hatten nämlich ergeben, dass die ebenfalls mögliche Ansteuerung der Relais über eine Weichenkarte (Fahrstraße) recht störanfällig ist. So wurde der auf der Strecke fahrende Zug plötzlich unmotiviert umgepolt und bewegte sich in die entgegengesetzte Richtung. Der Computer wertete dies nicht entsprechend aus, weshalb als einziger Ausweg nur noch der Nothalt mit der Escape-Taste blieb.

Angesteuert werden die bistabilen Relais jeweils mit dem „Fahrt frei"-Ausgang der Signalkarte für die beiden Ausfahrsignale der Haltepunkte. Die Wahl der Kabelfarbe bleibt jedem selbst überlassen, doch sinnvoll ist es, bei der Verkabelung mit der Signalkarte Grün zu wählen, da der Anschluss an „Fahrt frei" erfolgt.

Eine Eigenart der bistabilen Relais besteht darin, dass sie gepolt sind, das heißt, dass die Wicklungen mit einer Gleichspannung angesteuert werden. Nach Herstellerangaben kann die Steuerspannung zwischen 9 und 22 Volt bei der 12 V-Ausführung liegen.

Der Einbau der Rückstromdioden D1 und D2 ist unbedingt vorzunehmen. Sie sind zwar in den ULN 2803 der Signalkarten schon vorhanden, doch D1 und D2 verhindern bei einer ungeregelten Gleichspannung beziehungsweise bei Leitungskapazitätsengpässen das gelegentlich auftretende Flackern der Kontakte, das zu einer undefinierbaren Schaltstellung führen würde.

Ist die Verkabelung der Steuerelektronik mit dem Relaisblock und der Fahrstrecke erfolgreich abgeschlossen, steht der Eingabe der Streckendaten nichts mehr im Weg.

Zunächst sind die bestehenden Dateien in ein neues Verzeichnis, etwa „Kehrschleife", zu kopieren und die Daten entsprechend abzuändern. So ist in der Configurations-Datei die Anzahl der Kreise zu korrigieren und in der Gleisdatei müssen unter anderem die vier neuen Blöcke mit Bezeichnungen, Gleislängen, Fahrreglernummern, Signalnummern für die Polwender-Relaisansteuerung und die Ausfahrstraßennummern (siehe Beispieltabelle) eingegeben werden.

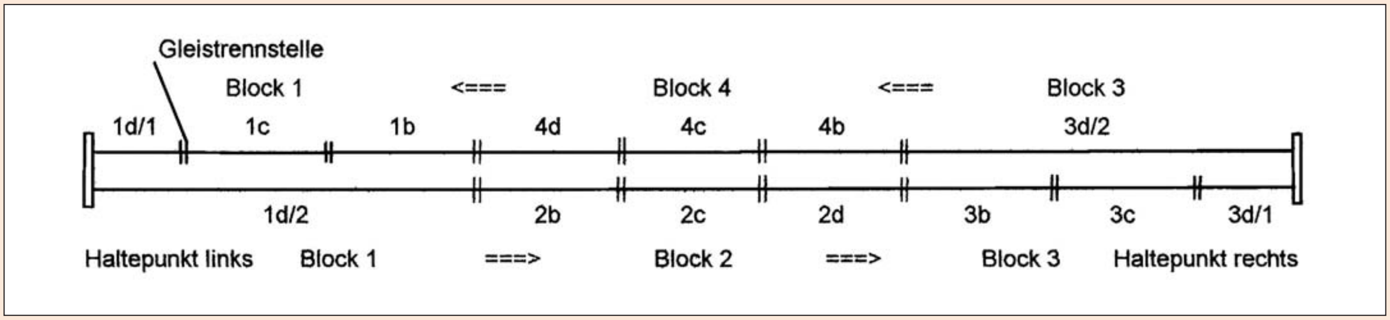
Die Eingabe der Wartezeiten an den Haltepunkten in die Zugdatei und der Zeitkontrolle in die Blockdatei dürfen nicht vergessen werden.

Achtung:

Wer noch die Groupie-MEB-Tron-Software von 2002 besitzt, der sollte sich von Peter Grundmann (http://www.groupiemebtron.de) die neue Version von 2004 besorgen. In der alten Ausgabe gibt es die Wartezeiten und Zeitkontrolle noch nicht. Diese Timerfunktionen sind aber Voraussetzung für die Kehrschleifenautomatik.

Teileliste für Kehrschleifenautomatik

- 3 bipolare Relais 12 V mit 2 Umschaltern
- 2 Dioden IN 4148
- 1 Modulgehäuse
- 1 Relaisplatine
- 2 SUB-D-Stecker 25-pol. (davon 1 mit Griffgehäuse)
- 2 SUB-D-Buchsen 25-pol. (davon 1 mit Griffgehäuse)
- 2 Fahrreglerkarten 2-fach oder alternativ 1 Fahrreglerkarte 4-fach
- 1 Weichenkarte
- 1 Signalkarte (mit bestücktem Monoflop-IC)
- diverse Kabel



Blockaufteilung für Wendezüge: Das Prinzip des geschlossenen Kreises entspricht demjenigen der Kehrschleifensteuerung.

In die Blockdatei werden die vier neuen Blöcke so eingegeben, dass sie einen selbstständigen Kreis darstellen (siehe Beispieltabelle).

Außerdem ist darauf zu achten, dass in der Fahrstaßen- und Gleisdatei nur die Ausfahrstraßen eingetragen sind. In den Kehrschleifenbereichen gibt es zwar eine Weiche, aber logischerweise kein zweites Gleis. Deshalb ignoriert der PC die Eingabe einer Einfahrstraße mit derselben Weichennummer wie in der Ausfahrt.

Vor der ersten Inbetriebnahme muss noch die Datei „Zugindex" gelöscht werden. Sie wird nach Beenden des Programms automatisch neu erstellt. Mit der sowieso schon erforderlichen Signalkarte kann man natürlich zusätzlich noch diverse Signale einbauen und ansteuern.

▪ *Funktionsablauf*

Man setzt einen Zug in Block 1 oder 3 der Fahrtrichtung entsprechend auf das Gleis. Der Computer erkennt mit Hilfe der Besetztmelder, wo sich der Zug gerade befindet. Der PC stellt bei Fahrbetriebsstart mit dem Ausfahrsignal alle Polwenderelais in die richtige Position, vorausgesetzt, es ist alles richtig angeschlossen. Gleist man dagegen in Block 2 oder 4 auf, fährt der Zug in die Richtung, in der die Polwenderelais gerade stehen. Dabei ist nicht klar ersichtlich, ob sich alle in der korrekten Schaltposition befinden.

Nach dem Programmstart und nach der Zugdateneingabe erscheinen zusätzlich zum gewohnten Gleisbild das Gleisschema eines Kreises und die neuen Zugdaten auf dem Monitor.

Durch Drücken der Taste F8 startet der Fahrbetrieb. Steht der Zug in Block 1, wird jetzt die Ausfahrt nach Block 2 freigegeben, symbolisiert durch das grüne Signaldreieck auf dem Bildschirm im Ausfahrtbereich des Blocks 1.

Die Polwenderelais werden von der Signalkarte mit dem zugehörigen Ausfahrsignal angesteuert und schalten um, sofern sie nicht schon in der korrekten Stellung sind. Die Ausfahrweiche beim linken Haltepunkt sowie die Einfahrweiche zum rechten Haltepunkt schaltet die zugehörige Weichenstraße. Anschließend setzt sich der Zug in Bewegung und fährt in Richtung des rechten Haltepunkts, bremst in Blockabschnitt 3c ab und hält am Bahnsteig in Abschnitt 3d an.

Nach Ablauf der eingegebenen Wartezeit wird der Block 4 freigegeben. Das grüne Signalsymbol erscheint im Ausfahrtbereich des Blocks 3 auf dem Bildschirm. Die Signalkarte schaltet das zugehörige Ausfahrsignal im Block 3 auf Fahrt frei. Gleichzeitig schalten die Polwenderelais um. Die Ausfahrweiche am rechten Haltepunkt und die Einfahrweiche zum linken Haltepunkt werden gestellt. Der Zug fährt jetzt über die rechte Weiche in entgegengesetzter Richtung in den eingleisigen Streckenbereich ein. Bei Erreichen des Blockabschnitts 1c bremst der Zug ab und hält im Abschnitt 1d am Bahnsteig an. Wird der Wartezeit-Timer erneut gestartet, wiederholt sich der Ablauf.

▪ *Wendezugsteuerung*

Der Betriebsablauf ist der Kehrschleifenautomatik sehr ähnlich. Am Blockaufbau ändert sich nichts. Auch die Umschalttechnik mit Polwendern kommt wieder zum Einsatz. Der Hauptunterschied besteht in der Streckenführung: Statt Kehrschleifen zwei Endpunkte.

Blockdatei der Kehrschleifenautomatik

BlockNr	*MaxGleise*	*VorBlock*	*FolgeBlock*	*Modus*	*Betrieb*	*Zeitkontrolle*
22	1	21	23	0	2	0
23	1	22	24	0	2	0
24	1	23	6	0	2	0
25	1	28	26	-1	2	5
26	1	25	27	0	2	0
27	1	26	28	-1	2	5
28	1	27	25	0	2	0

Teileliste für Wendezugsteuerung

- **7 bipolare Relais 12 V mit 2 Umschaltern**
- **2 Dioden IN 4148**
- **1 Modulgehäuse**
- **1 Relaisplatine**
- **2 SUB-D-Stecker 25-pol. (davon 1 mit Griffgehäuse)**
- **2 SUV-D-Buchsen 25-pol. (davon 1 mit Griffgehäuse)**
- **2 Fahrreglerkarten 2-fach oder alternativ 1 Fahrreglerkarte 4-fach**
- **1 Signalkarte (mit bestücktem Monoflop-IC)**
- **diverse Kabel**

Um für den PC einen geschlossenen Kreis zu simulieren, kommt erneut der Kniff mit den in beide Richtungen befahrbaren Blöcken 2 und 4 zur Anwendung. An den beiden Kopfstationen wird wie in den Kehrschleifen ein Halt eingelegt.

Und jetzt kommt wieder ein Griff in die Trickkiste: Die beiden Haltepunkte werden in die Polwendesteuerung einbezogen, womit der Zug auch nach dem Umschalten der Polwender im selben Blockabschnitt verbleibt. Er fährt jetzt, bedingt durch die Umpolung, in entgegengesetzter Richtung aus dem Haltepunkt.

Der Aufbau der Relaiskarte ist ein wenig aufwendiger, kommen doch jetzt sieben bipo- ➔



Fotos (3): Boelckow

Abfahrauftrag: Gleichzeitig mit den Polwenderelais wird auch das entsprechende Ausfahrsignal vom Computerprogramm geschaltet.

lare Relais zum Einsatz. Der Steuerstrom, den jedes Relais beim Schalten benötigt, beträgt etwa 20 mA bei 12 V. Da alle sieben Relaisspulen parallel geschaltet sind, somit gleichzeitig angesteuert werden, benötigt man zirka 140 mA zum Umschalten. Da die ULN 2803 der Weichenkarten mit maximal 500 mA belastbar sind, bleiben ausreichende Reserven.

Sind die Verdrahtungsarbeiten (siehe Abbildung zum Verdrahtungsschema) abgeschlossen, gibt man wieder die Streckendaten in die einzelnen Dateien ein. Ein Eintrag in die Fahrstraßendatei erübrigt sich, sofern im Streckenverlauf keine Weiche vorgesehen ist. Ein zweites Gleis an einem oder beiden Endpunkten ist aber ohne weiteres möglich. Die zusätzlichen Gleise können, je nach Einstellung, abwechselnd oder zufällig angefahren werden.

Leider funktioniert das nur mit einem fahrenden Zug auf der Strecke. Es besteht nun aber die Möglichkeit, durch Anklicken der Gleisnummer mit der rechten Maustaste das Gleis zu sperren, auf dem der Zug angehalten hat. Jetzt ist der Einsatz eines zweiten Zuges kein Problem mehr. Man kann ihn zum Beispiel in den Endhaltepunkt auf Gleis 2 fahren lassen und dies ebenfalls sperren.

Mit dem Sperren der Gleise wird die automatische Timerfunktion für die Wartezeit im Bahnhof aufgehoben. Bei Freigabe eines der beiden Gleise per Mausklick auf die Gleisnummer, läuft die Fahrroutine wieder von vorn ab und der freigegebene Zug kehrt zum Ausgangspunkt zurück.

Für diese Ausbaustufe werden zusätzliche Fahrregler und Polwender benötigt. Die Polwenderansteuerung muss dann für den gesamten Streckenverlauf zusätzlich über ODER-Verknüpfungen realisiert werden, da jetzt zwei Ausfahrmöglichkeiten aus dem Bahnhofsbereich existieren.

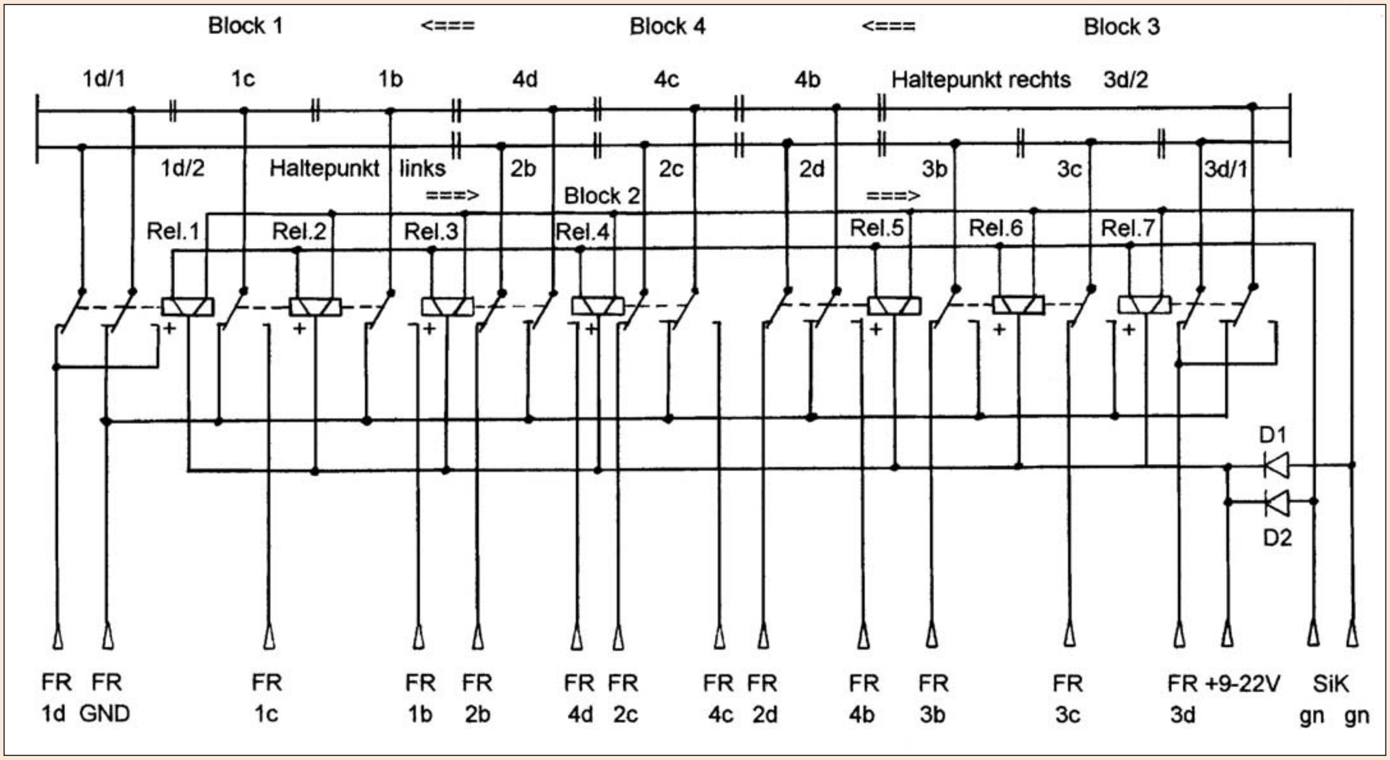
Beim Versuchsbetrieb mit zwei gleichzeitig auf der Strecke fahrenden Zügen gab es Probleme mit der Wartezeitsteuerung. So fuhren die Züge unter bestimmten Umständen plötzlich umkontrolliert durch die Landschaft, was das Betätigen der besagten Escape-Taste erforderte.

Funktionsbeschreibung

Wie bei der Kehrschleifenautomatik wird der Zug in einem der Halteblöcke aufgegleist, beispielsweise im linken Block 1. Der Wagen am Zugschluss muss zur PC-Erkennung einen Stromverbraucher, entweder eine Beleuchtung oder einen zwischen den beiden Rädern eines Radsatzes eingelöteten Widerstand von maximal 1 kOhm, besitzen. Eine weitere Möglichkeit bietet ein Sandwich-Zug mit zwei Loks, die allerdings möglichst identische oder zumindest sehr ähnliche

Fahrstraßendatei der Kehrschleifenautomatik

FS#	Weiche	Stellung
"22:	Ausfahrt	Schattenbahnhof rechts Gleis 3
22	15	0
22	16	0
"23:	Einfahrt	Schattenbahnhof rechts Gleis 4
23	11	0
23	12	-1
23	13	-1
"24:	Ausfahrt	Schattenbahnhof rechts Gleis 4
24	16	-1
"Kehrschleife		
"25:	Ausfahrt	Haltepunkt links
25	17	-1
25	18	0
"26:	Ausfahrt	Haltepunkt rechts
26	17	0
26	18	-1



Zeichnungen: Boelckow

Mit sieben bipolaren Relais ist der Aufbau ein wenig aufwendiger: Verdrahtungsschema der Relais bei der Wendezugsteuerung.

Fahreigenschaften aufweisen sollten.

Nach dem Programmstart sind die angeforderten Daten einzugeben. Auf dem Monitor erscheint wieder zusätzlich zum gewohnten Gleisbild das Kreisschema mit den entsprechenden Zugdaten.

Nun wird mit der F8-Taste der Fahrbetrieb gestartet. Block 2 wird freigegeben. Der Monitor zeigt im Ausfahrtbereich des Blocks 1 das dreieckige grüne Ausfahrsignalsymbol. Ist auf der Anlage ein tatsächliches und entsprechend verdrahtetes Ausfahrsignal vorhanden, wird dies gleichzeitig mit den Polwenderelais angesteuert.

Der Zug steht für den PC auf dem Blockabschnitt 1d. Dieser Abschnitt besteht gleistechnisch aus 1d/1 und 1d/2. Die Polwendung aktiviert 1d/2 und der Zug setzt sich in Richtung des rechten Haltepunkts in Bewegung. Bei Erreichen des Blockabschnitts 3c bremst er ab und hält im Abschnitt 3d/1 an. Der Wartezeit-Timer beginnt zu laufen.

Am Ende der Wartezeit wird Block 4 freigegeben. Auf dem Bildschirm erscheint das grüne Dreiecksymbol. Die Signalkarte stellt das Ausfahrsignal, falls vorhanden, auf Fahrt frei und schaltet die Polwenderelais um. Da der Halteblockabschnitt auch nach dem Umschalten der Polwender noch immer als Abschnitt 3d, bestehend aus 3d/1 und 3d/2, vom Computer erkannt wird, fährt der Zug jetzt in entgegengesetzter Richtung vom Abschnitt 3d/2 aus dem Haltepunkt.

Bei Erreichen des linken Haltepunkts wiederholt sich der Vorgang, der Pendelbetrieb ist perfekt. *Bernd Boelckow/hc*

Service

Falls Anwender und Anwenderinnen mit ihren Steckkarten der Modellbahnsteuerung Groupie-MEB-Tron Probleme oder Defekte haben und selbst nicht mehr weiterkommen: Bernd Boelckow ist bereit, zu helfen und gegebenenfalls die Platinen zu reparieren. Das ist, wie bei Peter Grundmann auch, mit Ausnahme der Material- und Portokosten, ein kostenloser Service. Bernd Boelckow, Elektroniktechniker im Ruhestand, ist unter der E-Mail-Adresse mbboelckow@t-online.de oder unter den Rufnummern 07127/71534 und 07127/980185 zu erreichen.

Groupie-MEB-Tron in Leipzig im Einsatz

Wer die PC-Steuerung Groupie-MEB-Tron im praktischen Einsatz erleben will, hat dazu auf der Leipziger Modell-Hobby-Spiel-Messe von Samstag, 30. September, bis Dienstag, 3. Oktober 2006, Gelegenheit. In Halle 3 am Stand E14, direkt gegenüber dem BDEF-Stand, präsentieren die Modellbahnfreunde (MF) Bliesen ihre Z-Modul- und -Segmentanlage, die mit Groupie-MEB-Tron betrieben wird. MF-Vorsitzender Peter Grundmann entwickelte seinerzeit diese PC-Steuerung, um auch auf Z-Gleisen ohne Lokdecodereinsatz digital fahren zu können. Das nicht kommerzielle System erwies sich ebenfalls als geeignet für die Nenngrößen N bis H0 und wird ständig weiterentwickelt. Die Bliesener Z-Bahner haben in Leipzig zur Ansicht auch einzelne Platinen im Messegepäck. „Fragen werden so weit als möglich beantwortet", verspricht Peter Grundmann.

Foto: Grundmann



Auf ihrer Epoche-III-Anlage im Maßstab 1:220 präsentieren die Modellbahnfreunde Bliesen die PC-Steuerung im Dauereinsatz.

Mit gehöriger Verspätung rollt Fleischmanns Seitenkipper Fans128 im Maßstab 1:160 an.

Fans für Fans

Gut Ding will Weile haben, sagt der Volksmund. Dass der N-Bahner auf Fleischmanns Nachbildung des Seitenkippers Fans 128 so lange warten musste, könnte an den vielen Details gelegen haben, die nachzubilden waren.

Wer den filigranen und doch stabilen Vierachser in die Hand nimmt, wird angesichts der vielen separat angesetzten Teile begeistert sein. Aus Metall hätte man die Griffstangen aber dünner ausführen können. Die Wirkung der vorbildgerechten Gravuren wird durch die mehrfarbige Bedruckung unterstützt. Einzig das DB-Logo war bei dem Redaktionsmuster etwas verzerrt aufgedruckt. Dass die Bremsumstell-Hebel zwischen den Drehgestellen farblich abgesetzt sind, ist selbst bei H0-Fahrzeugen nicht selbstverständlich. Die Anordnung der Bremshebel ist für den Vorbild-Wagen korrekt. Dass die Mulden sich nicht kippen lassen, ist bei N-Modellen in Ordnung.

Fleischmann hat mit dem Fans 128 ein echtes Spitzenmodell auf die N-Räder gestellt.

Jochen Frickel

Auf einen Blick

PRO Stimmige Proportionen; viele separat angesetzte Details; aufwendige Bedruckung

KONTRA Dicke Griffstangen; DB-Logo

PREIS Etwa 25 Euro

URTEILE ■ ■ ■ ■

Viele separat angesetzte Details machen aus dem Fans ein sehr gutes Großserienmodell.



Als Sonderserien liefert Bemo die Regioshuttle der Prignitzer Eisenbahn und der ODEG.

Ost-Shuttle

Die Tw des Typs Regioshuttle RS1 von Stadler Pankow prägen seit Ende der 1990er-Jahre den Nahverkehr in vielen Regionen. Das beschert Bemo, Hersteller des H0-Modells, immer wieder neue Lackierungsvarianten. Die jüngsten Versionen sind Fahrzeuge der PE-Arriva-AG: Der VT 650.051, ein Sondermodell für die ODEG (Bezug über ODEG: info@odeg.info, Tel.: 030/514 88 88 88), die in Mecklenburg-Vorpommern von Hagenow nach Neustrelitz und im Osten und Nordosten von Berlin mit insgesamt 32 RS1 fährt, sowie der VT 650.01 der Prignitzer Eisenbahn. Sie setzt ihre acht RS 1 überwiegend in Brandenburg ein. Die Regioshuttle waren vor sieben Jahren der Einstieg Bemos in die Normalspur-Welt. An den positiven Eindrücken bezüglich des Fahrverhaltens hat sich seit unserem Test im Februar 1999 nichts geändert. Bemos RS1 verfügt über sehr gute und ausgewogene Fahreigenschaften. Auch die Gehäusegravuren sind immer noch absolut zeitgemäß. Eine große Stärke der beiden neuen Varianten ist die hohe Lackierungs- und Bedruckungsqualität: Zahlreiche kleine Anschriftenfelder und Piktogramme überziehen das Gehäuse beider Tw-Modelle. Sämtlich sind sie gestochen scharf und größtenteils lesbar wiedergegeben.

Eine Bemerkung am Rande: Im Test vor sieben Jahren wurde der Bemo-Regioshuttle mit 400 Mark im Hochpreis-Segment eingeordnet. Die Bemo-RS 1-Varianten sind immer noch für rund 200 Euro im Handel zu finden, was heutzutage nach der Euro-Umstellung mehr als ungewöhnlich und umso lobenswerter ist. Damit gehören die RS1 inzwischen zum Standardpreisspektrum für Triebfahrzeuge und der Kunde erhält mit dem RS 1 ein Fahrzeug von bemerkenswerter Qualität.

Stefan Alkofer

Auf einen Blick

PRO Gute Fahreigenschaften; akkurater Formenbau; guter Durchblick durch das Fahrzeug; exzellente Lackierung und Bedruckung; fairer Preis

KONTRA –

PREIS etwa 200 Euro

URTEILE ■ ■ ■ ■ ■

Der PEG-RS 1 (li.) und sein ODEG-Pendant gefallen durch ihre detailgetreue Modell-Umsetzung.





Die exzellente Detaillierung schließt auch die mehrteilig ausgeführten Lüftergitter ein.

Wiekra liefert exklusiv den Bombardier-Tiger in der Ausführung der Osthannoverschen Eisenbahnen AG für H0.

Auf dem Sprung

Als Großserien-Modell wird der Tiger von Bombardier sicher nicht durchgehen, aber eine verkaufte Anzahl von zehn Stück ist schon beachtlich.

Mit dem von Adtranz gefertigten Vorserienmodell Blue Tiger trat Mehano im Jahr 2000 erstmals mit einem hochwertigen Modell nach deutschem Vorbild an. Der aktuelle Tiger ist dem Erstling weit überlegen. Alle Details wirken noch etwas filigraner, die Lok insgesamt erscheint trotzdem solider. Sämtliche Griffstangen sind freistehend ausgeführt. Eine Wucht sind die nach amerikanischem Vorbild ausgestellten superfeinen Kühlergitter. Die Stirnseiten weisen exakt eingepasste Fenster auf, der Führerstand ist recht tief gezogen und ist mit einer Lokführerfigur bestückt. Die Lackierung geriet gut deckend, die Trennkanten zwischen Rot und Silber müssen aber akkurater sein. Die Beleuchtung mit bläulichen LED passt zu einem modernen Triebfahrzeug.

Der Kupplungsschacht sitzt etwas labberig im Gehäuse. Gegenüber der Vorserienlok hat Mehano die Getriebeübersetzung geändert. Nun fährt der Tiger sanft mit 8 km/h an und erreicht bei 12 V exakt das Vorbild-Höchsttempo von 120 km/h. Über den gesamten Regelbereich bleibt das Antriebsgeräusch angenehm dezent. Das ist auch gut so, schließlich ist die Lok auch mit Loksound-Decoder lieferbar. Das lädt zu einem Vergleich ein, stand uns doch von beiden Versionen eine Ausführung zur Verfügung. War der Sound des blauen Tigers schon überzeugend, so hat ESU in den letzten fünf Jahren beachtliche Fortschritte gemacht. So ist die Bandbreite des Fahrgeräusches wesentlich größer. Desweiteren lassen sich nun 13 Geräuschfunktionen abrufen. Die Zugkraft reicht aus, um vorbildgerechte Garnituren aus 20 Kesselwagen auch in der Steigung zu befördern.

Die Vorbild-Tiger der OHE, die mit fünf Stück die meisten beschafft hat, kommen landesweit zum Einsatz, befahren aber auch das eigene Streckennetz. Das gibt dem Modellbahner die Möglichkeit, mit 120 km/h einen Container-Zug über DB-Strecken brettern zu lassen oder mal eben mit einer Handvoll beladener Rungenwagen, die kaum schwerer sind als die Lok, über eine Nebenbahn zu gondeln.

In der analogen Gleichstrom-Version kostet der nur über den OHE-Shop (Wiekra, Növenthien 10, 29562 Suhlendorf, Tel. 05820/9980, www.wiekra.de) lieferbare OHE-Tiger 169 Euro. Die mit Decoder ausgestattete Wechselstrom-Ausführung ist für 198,50 Euro zu haben. Von den Sound-Versionen gibt es nurmehr den Wechselstrom-Tiger für 289 Euro. Für den angemessenen Preis erhält man eine fein detaillierte Diesellok mit sehr guten Fahreigenschaften.

Jochen Frickel

Auf einen Blick

PRO Vorbildgerechte Detaillierung; vollständige Beschriftung; als OHE-Lok breites Einsatzspektrum; sehr gute Getriebeauslegung; leiser Lauf; überzeugender ESU-Sound

KONTRA Licht fällt auf den Drehgestell-Bereich; Farbtrennkanten

PREIS Gleichstromausführung analog 169 Euro

URTEILE ✕ ✕ ✕ ✕

Aufgrund der großen Länge sollte man aus optischen Gründen größere Kurven-Radien bevorzugen.

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 120 km/h
- Auslauf aus V_{max} 96 mm
- Anfahren (3,3 V) 8 km/h
- Zugkraft Ebene 102 g
- Zugkraft Steigung 3% 89 g

- ***Hersteller:*** Mehano, Vertrieb (OHE-Ausf.): Wiekra
- ***Nenngröße, Spur:*** H0/16,5 mm
- ***Katalog-Nr.*** 5083
- ***Andere Ausführungen:*** Wechselstrom, Wechselstrom digital mit Sound
- ***Gehäuse:*** Kunststoff
- ***Fahrgestell:*** Metall und Kunststoff
- ***Kupplung:*** Bügelkupplung in kulissengeführtem Normschacht
- ***Kleinster befahrener Radius:*** 412 mm
- ***Digitale Schnittstelle:*** 21-polig
- ***Kraftübertragung:*** Vom Motor über Schnecke/Stirnradgetriebe auf alle Achsen
- ***Haftreifen:*** Vier
- ***Spurkranzhöhe:*** 1,1 mm
- ***Zurüstteile:*** Schürzen, Pufferträgerdetails
- ***Preis:*** Wechselstrom digital mit Sound 289 Euro





Den betriebstüchtigen Spanien-Modellen gebührt fürwahr ein großer Bahnhof.

Ibertren stellt eine klassische Garnitur aus den 1920er- und 1930er-Jahren für H0 vor.

Un Clásico Español

Spanische Klassiker, das sind für Eisenbahnfreunde auf der iberischen Halbinsel die „locomotoras" der Serie 7100 und die holzverkleideten Reisezugwagen. Sie wurden von der „Compania de los Caminos de Hierro del Norte de España" (Nordspanische Eisenbahngesellschaft) eingesetzt und befuhren Eisenbahnstrecken um Barcelona und Bilbao.

Auf einen Blick

PRO Gediegene Ausführung; viele Details; Federpuffer; sehr ruhiger Lauf (Lok und Wagen)

KONTRA Nicht sehr hohe Zugkraft (Lok); Holzmaserung etwas grob (Wagen)

PREIS 205 Euro (Lok); 50 Euro (Einzelwagen); 150 Euro (Set mit drei Wagen)

URTEILE

Eine solche Garnitur, bestehend aus der „locomotora" 7125 und drei Reisezugwagen, sandte die Firma Ibertren Modelismo der MEB-Redaktion zur Probefahrt. Die Lokomotive der Reihe 7100 wurde aus der Reihe 7000 entwickelt: Sie erhielt zur Verringerung der Achsfahrmasse je zwei Drehgestelle mit Laufachse, so dass die Achsfolge 1'C'C'1' zustande kam.

Die Modellausführung vermag hohe Ansprüche zu erfüllen. Lok und Wagen machen einen gediegenen Eindruck. Bei der E-Lok fallen viele einzeln angesetzte Teile ins Auge: Griffstangen an Fahrzeugenden, Vorbauten und Führerstandstüren, Lampen für Spitzen- und Schlusslicht und Bremsschlauch. Farbgebung und Bedruckung sind ausgezeichnet. Insbesondere begeistern die beiden Doppelwippen-Stromabnehmer. Es gefällt, dass alle Teile montiert sind und nichts zugerüstet zu werden braucht.

Für die Qualität der Wagen kann Ähnliches gesagt werden. Bei ihnen fallen die Holzmaserung und die messingfarbenen Griffstangen an den Einstiegstüren ins Auge. Man kann einwenden, dass die Holzmaserung etwas zu grob geraten ist, doch ist der Eindruck vor allem beim fahrenden Zug stimmig. Die Laufeigenschaften der Wagen sind ausgezeichnet, beleuchtet sind sie hingegen nicht. Alle Fahrzeuge haben übrigens Federpuffer, wobei die der Wagen rechteckig, die der Lok dagegen rund ausgeführt sind.

Die H0-7125 ist für Zwei-Leiter-Gleichstrom ausgeführt und rollt beinahe lautlos über die Gleise. Mit Fahrtrichtung wechselnd ist vorn ein weißes Spitzen- und hinten ein rotes Schlusslicht geschaltet. Mit 128 km/h bei 12 Volt bewegt sich die „locomotora" sehr manierlich. Anfahren und Kriechen erfolgen bei jeweils 1,8 Volt mit weniger als 5 km/h.

In Bezug auf die Zugkraft ist die Lok etwas schwach auf der Brust. Das nur 440 Gramm leichte Modell schafft trotz zweier Haftreifenpaare nicht mehr als 65 Gramm in der Ebene und 33 Gramm in der Acht-Prozent-Steigung. Etwas unverständlich bleibt auch, warum nicht alle Radsätze des immerhin 242 Millimeter langen Modells zur Stromaufnahme herangezogen wurden.

Steckbrief

- V_{max} bei 12 Volt 128 km/h
- Auslauf aus V_{max} 200 mm
- Anfahren bei 1,8 Volt, < 5 km/h
- Kriechen bei 1,8 Volt, < 6 km/h
- Zugkraft Ebene 65 g
- Zugkraft Steigung 3% 50 g
- Zugkraft Steigung 8% 33 g

- ***Hersteller:*** Ibertren Modelismo, Camps i Fabres, 3, 2° 2ª, 08006 Barcelona, Spanien, www.ibertren.es
- ***Bezug:*** Direkt, s.o.
- ***Nenngröße, Spur:*** H0, 16,5 mm
- ***Katalognr.:*** 4202B (Lok); 4401 (Wagenset)

Dieser nordspanische Zug aus dem Jahre 1928 ist sicher etwas ganz Spezielles, und der Interessent darf sich auf eine hochwertige H0-Nachbildung freuen. Für die Lokomotive sind 205 Euro, für einen Wagen 50 und das dreiteilige Wagenset 150 Euro einzuplanen.

Henning Bösherz



Rocos ersten H0e-Personenwagen nach deutschen Vorbildern folgen hoffentlich weitere.

Roco erweitert das H0e-Sortiment mit drei Personenzugwagen in DR-Epoche-III-Ausführung.

Rügen-Drillinge

Für Rocos Rügen-Lok 99 4652 (siehe Test in MEB 2/2005) gibt es jetzt die passenden Personenzugwagen von Roco in H0e. In Lackierung und Beschriftung der DR-Epoche III erfreuen ein zweiachsiger Personenwagen mit Holzaufbau KB, ein zweiachsiger Personenwagen mit Blechaufbau KBp und ein Packwagen, wiederum in Holzausführung KDw. Seit August sind alle drei im Handel.

Die Winzlinge gefallen mit sorgfältig gravierten Wagenkästen und Fahrgestellen, insbesondere an den Stirnseiten der Wagen und am Boden. Selbst die Nietenreihen an den Langträgern wurden nicht vergessen. Die Bedruckung ist gestochen scharf und typografisch korrekt ausgeführt. Die dunkelgrüne Farbgebung der Aufbauten geriet angenehm matt, die Sitzbänke im Innenraum der Personenwagen weisen eine Nachbildung der Latten auf.

Zur Nachrüstung liegen die Imitation eines Generators am Fahrzeugboden, Schlussscheibenhalter und die Umlenkrolle für die Heberleinbremse bei.

Wie auch die Güterwagen (siehe Heft 8/2004), werden die Personenwagen mittels Kuppelzapfen gekuppelt. Es gibt sie in den Längen 7 und 9 mm. Für 25 Euro pro Wagen stimmt der Gegenwert.

Henning Bösherz

Auf einen Blick

PRO Proportionen; Gravuren; Detailreichtum; passgenaue Zurüstteile; Inneneinrichtung

KONTRA –

PREIS Zirka 25 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

Zwei-Takt-Erinnerungen

H0-Motorräder und Artverwandte aus Resin und Metall liefert der Kleinserienhersteller Davo.

Auf einen Blick	
PRO	Interessante Vorbilder; sehr gute Detaillierung
KONTRA	Baupläne etwas knapp und klein gedruckt
PREIS	Zwischen 7 und 12 Euro
URTEILE	4 von 5

Seit längerer Zeit ist der tschechische Kleinserienhersteller Davo-Modell auch in unseren Gefilden bekannt. In der Produktpalette sind interessante Modelle nach DDR-Vorbild zu finden: Drei Modelle, ein Schienenmoped auf Basis des Kleinrollers KR 50, die MZ ES 250/2 Armee und eine Rikscha auf Basis der Jawa sind unter anderen im Angebot.

Alle Teile der Bausätze passten auf Anhieb sehr gut und sehr beachtlich ist auch die Tatsache, dass Davo Resin und Ätzteile mit beispielhaftem Detailreichtum und hoher Maßstäblichkeit herstellt. Die Bauanleitung ist knapp und ausreichend auch in Deutsch auf der Verpackung abgedruckt.

Der Schwierigkeitsgrad bei dem Schienenmoped und der Jawa-Rikscha ist niedrig und in weniger als einer halben Stunde sind die Modelle gebaut. Lediglich die Bemalung ist mit Feingefühl und Geduld vorzunehmen. Die Farbtrennung sollte bereits vor der Endmontage vorgenommen werden. Der Zusammenbau wird dadurch um vieles einfacher und sauberer. Die MZ ES ist ein kleines Wunderwerk. Die Detailtreue ist verblüffend. Auch hier gilt es, vorher genau zu überlegen, welche Farbe welches Teil bekommen soll, damit bereits vor der Montage die Teile lackiert werden können und der letzte Schliff erst nach dem Zusammenkleben vorgenommen werden muss. Als Hilfsmittel sind unbedingt eine Kopflupe, verschiedene Pinzetten und sehr feine Haarpinsel zu empfehlen. Mit ein wenig Geduld und Ausdauer ist auch die MZ von einigermaßen erfahrenen Modellbauern machbar.

Die 1-Cent-Münze verrät die wahren Dimensionen, aber auch die sagenhafte Detailllierung der MZ.



Die Davo-Bausätze sind schön und detailreich mit einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis. Der Bezug erfolgt über den Fachhandel oder bei: Davo Model, Za Návsí 11, 106 00 Praha 10, Tschechien, davomodel@email.cz, Internet: www.davomodel.cz.

Rainer Albrecht/al



KR 50, der Vorläufer der Schwalbe, als Schienenmoped: Wer möchte da nicht mitfahren?



Warum baut kein Hersteller heute solch urige Gefährte? Da bleibt nur die Jawa-Rikscha in H0.



Mit dem Rollprüfstand von Busch überprüft man Antriebe oder lässt einfach nur Treibstangen wirbeln.

Der Rollprüfstand eignet sich für Fahrzeuge mit 16,5-mm-Spurweite und für alle Stromsysteme.

Prüfbericht

Die Einsatzmöglichkeiten für Rollprüfstände sind vielfältig. Man kann den Gleichlauf des Antriebs begutachten, Decodereinstellungen und Soundfunktionen überprüfen oder ganz einfach das Spiel der Kuppelstangen einer Lok genießen. Ohne das Jammern eines Mittelleiter-Schleifers oder die Resonanzen des Unterbaus äußern sich Getriebeprobleme zumeist schon akustisch.

Busch vertreibt den von Großbahn-Spezialist Massoth verblüffend einfach konstruierten Prüfstand für H0-Triebfahrzeuge. Die Installation ist sehr einfach: Man setzt die drei Rollböcke mit den Rollen nach oben aufs Gleis, verbindet das Gleisstück mit dem Trafo und stellt die Lok auf die Rollen. Durch das in einem Rollbock eingebaute Blech für den Mittelleiterkontakt ist der Rollprüfstand auch für Mittelleiterbahner geeignet. Probleme treten nur auf, wenn beispielsweise der Antrieb auf die Lok-Räder wirkt, der Schleifer aber unter dem Tender sitzt. Dann reichen drei Rollböcke nämlich kaum und man muss etwas tüfteln. Drehgestell-Fahrzeuge mit Allachsantrieb muss man so aufstellen, dass bei einem Drehgestell zwei Achsen aufliegen, beim anderen Drehgestell platziert man den Bock ungefähr in der Mitte. Das sieht zwar nicht toll aus, erspart aber den Kauf eines zweiten Sets. Schließlich kostet ein Set (Artikel-Nummer 1800) bereits 39,99 Euro. Andererseits ist das Busch-Produkt gegenüber anderen Rollprüfständen mit für die meisten Arbeiten eigentlich unnötigen Basisplatten ein echtes Schnäppchen. Trotzdem ist zu hoffen, dass der Hersteller Ergänzungs-Böcke auch einzeln anbietet.

Jochen Frickel

Auf einen Blick

PRO Pfiffige Konstruktion; supereinfache Handhabung; auch für Mittelleiterloks geeignet

KONTRA Böcke nur im Dreierset erhältlich

PREIS UVP 39,99

URTEILE 4 Schluss-Signale

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



WANDERSMANN

Mit dem H0-Modell der Reihe 2016 „Hercules“ der ÖBB zeigt Piko ein weiteres Mal, dass gute Lokmodelle auch preisgünstig angeboten werden können.

Als die ersten Modelle der jüngsten Streckendiesellokgeneration Euro-Runner ER 20 auf den Markt kamen, fragte sich mancher Modellbahnfreund, ob und wann Piko innerhalb der erfolgreichen Hobby-Reihe mit einem preisgünstigen Modell aufwarten würde. Zur diesjährigen Spielwarenmesse beseitigte der Sonneberger Hersteller alle Zweifel mit einem Handmuster. Seit Anfang August ist nun das Modell des Euro-Runner im Handel, und MEB erhielt die wohl bekannteste und am meisten verbreitete Version als ÖBB-Reihe 2016 „Hercules“. Nicht nur für andere Bahngesellschaften fand der ER 20 Verbreitung: Auch die ÖBB-„Herculesse“ selbst begaben sich auf Wanderschaft – in der Slowakei, in Slowenien und selbst in Norddeutschland. Die ER 20 haben sich in kurzer Zeit sowohl für Güter- als auch für Reisezüge als universell einsetzbare Zugmaschinen etabliert.

Das Warten auf den Hobby-Hercules hat sich gelohnt. Man kann den Konstrukteuren wie dem Herstellerwerk in China bescheinigen, dass die Qualität der Triebfahrzeuge in der Hobby-Reihe die Bezeichnung Modell verdient.

Die Hauptmaße sind exakt im Maßstab 1:87 umgesetzt, die Drehgestellblenden sind neu konstruiert, ebenso die Unterbauten am Chassis. Die klaren Frontscheiben sitzen passgenau und geben in Führerstand 1 den Blick auf den Lokführer frei. Für ein Hobby-Modell sehr annerkennenswert zu vermerken sind viele einzeln angesetzte Teile, als da zum Beispiel wären Rangierertritte über den Bahnräumern und den Puffern, Signalhörner und der Kasten für die Brems-



Frisch auf zu neuen Taten: Mit dem ER 20 von Piko steht eine preiswerte und gute Modell-Zuglokomotive zur Verfügung.

Die Scheibenwischer und Griffstangen sind in der Form graviert. Das rote Schlusslicht ist nur ein funktionsloses Imitat.



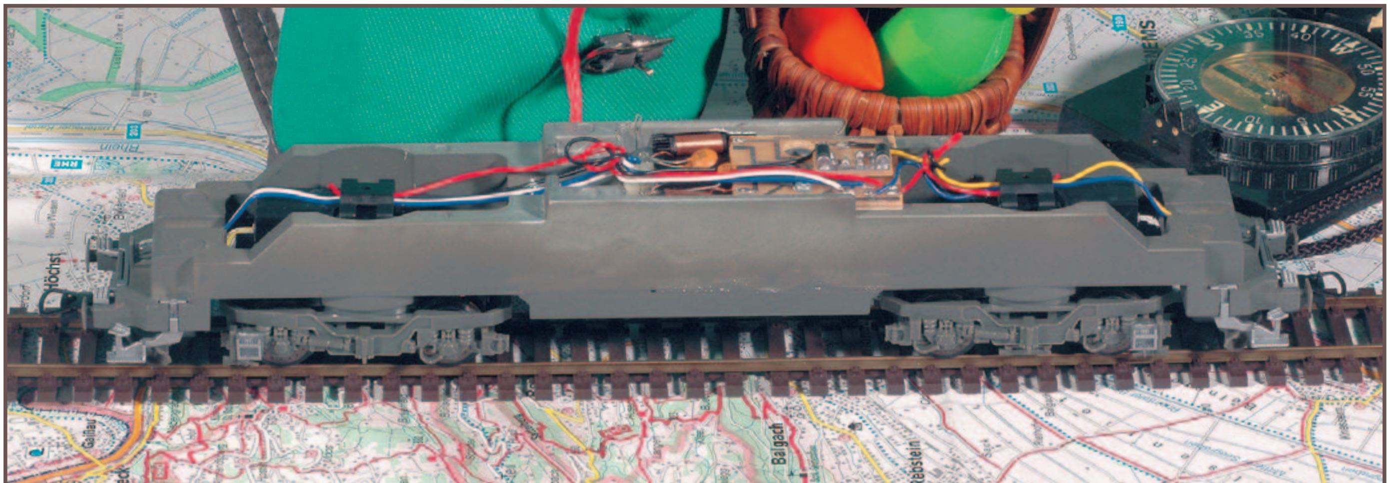
widerstände auf dem Dach sowie Tritte an den Drehgestellblenden. Sämtliche Griffstangen und Türgriffe sind hingegen Bestandteil der gut gravierten Gehäuseform, doch sehr gut und exakt mit einem metallenen Farbton gegen das rote Gehäuse abgesetzt. Die nicht ganz exakten Radsätze lieh man von den Hobby-E-Loks.

Die ÖBB haben die Anschaffung von ursprünglich 70 auf nunmehr 100 Euro-Runner aufgestockt. Piko wählte mit 2016 093-3 einen „Hercules" der Nachbestellungen, welche bereits mit dem Kasten für die Bremswiderstände auf dem Dach ausgerüstet wurden.

Die Beschriftung weist erst unter der Lupe geringfügige Mängel auf, die aber für ein Fahrmodell kaum störend sind. Hingegen sind die Farbtrennkanten und die schwarzen schmalen Zierstreifen exakt und scharf.

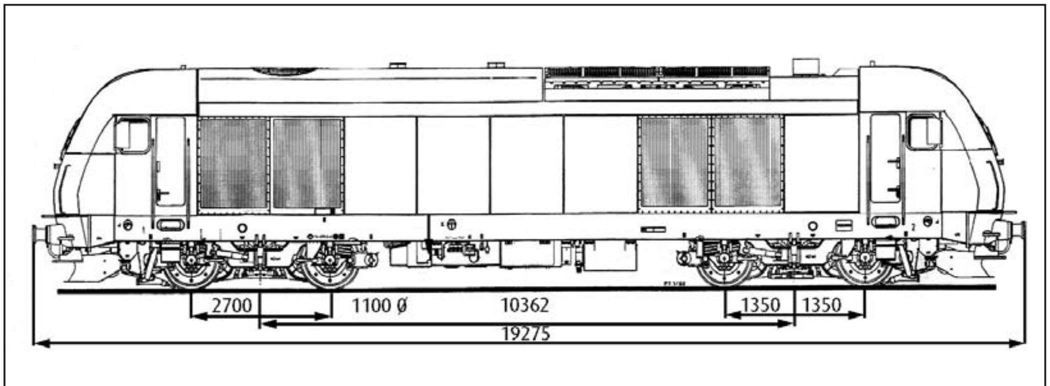
Gewisse Zugeständnisse an den günstigen Preis zeigen sich bei den Geschwindigkeits- und Zugkraftwerten. Die bei 12 Volt erreichten 240 km/h scheinen eher für Lokomotivrennen als für Modellbetrieb gedacht zu sein. Da halte man sich bei 7,5 Volt auf, mit denen die Lok die umgerechnete Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 140 km/h fährt. Anfahren und →

Nach nur drei Handgriffen liegt das aufgeräumte Innenleben vor dem Modellbahnfreund. Notwendig ist das Öffnen nur bedingt.



Mess- und Datenblatt

Rh 2016 „Hercules“ der ÖBB von Piko in H0



Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Piko, Deutschland/China
Bezeichnung: 2016 093-3 der ÖBB
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2005/2006
Epoche: V
Katalognummer: 57580
Im Handel seit: Juli 2006
Andere Ausführungen: LTE-European-Bulls; Siemens-Dispolok; alle auch für Dreileiter-Wechselstrom
Gehäuse: Aus Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 383 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 358 Millimeter
Kupplung: Kulissengeführte Bügelkupplung, NEM-Schacht
Normen: NEM, CE
Preis: 54,98 Euro (unverbindliche Empfehlung des Herstellers)

Elektrik

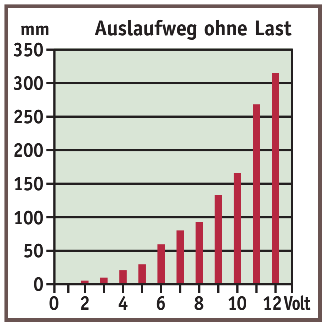
Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Radsatzinnenschleifer auf alle Räder
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Spitzensignal vorn, mit Fahrtrichtung wechselnd
Digitale Schnittstelle: NEM 652

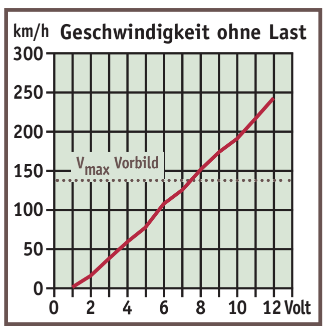
Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle vier Achsen
Schwungmasse: Keine
Haftreifen: Keine
Zugkraft: Ebene: 40 Gramm (Zug mit mehr als 60 Achsen)
3 % Steigung: 30 Gramm (Zug mit 20 Achsen)
8 % Steigung: 18 Gramm (Zug mit 12 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: Bodengruppen-Nachbildung ausrasten, Schraube lösen, Gehäuse nach oben abziehen
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses gut zugänglich
Zurüstteile: Keine
Bedienungsanleitung: Faltblatt mit Wartungshinweisen und Ersatzteilübersicht
Verpackung: Kartonschachtel mit Kunststoff-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	19 275	221,5	221,5
Drehzapfenabstand	10 362	119,1	119,0
Einzelachsstand	2700	31,0	30,5
Höhe über SO	4100	47,2	47,8
Treibraddurchmesser	1100	12,6	12,8

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1,9	5	–
Kriechen	1,9	5	–
U_{Nenn}	12	240	313
V_{max} Vorbild	7,4	140	80
bei 100 km/h	6	100	54

Kriechen gelingen mit 5 km/h dagegen mustergültig.

Gewisse Abstriche muss man bei der Zugkraft machen, wenn man starke Steigungen verbaut hat: Bei acht Prozent zieht die Lok gerade mal drei Vierachser den Berg hinauf. In der Ebene hingegen ist die Zugkraft in Ordnung: Bei 15 Vierachsern machte die Maschine noch nicht schlapp.

Sehr zu loben ist das kaum wahrnehmbare Fahrgeräusch, das auch bei höchstem Tempo nicht unangenehm wird. Im unteren Spannungsbereich ist der H0-„Hercules“ leiser als etwa die 218 desselben Herstellers. Damit eifert er dem Vorbild nach, denn der ER 20 gilt derzeit als leiseste Streckendiesellok überhaupt.

Angetrieben wird das Modell über Kardanwellen und

Ein gutes Modell zu einem Preis, der fair ist

Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf allen vier Achsen. Haftreifen hat die Lok jedoch nicht. Der Verzicht auf eine Schwungmasse drückt sich in doch recht kurzen Auslaufwegen aus: Weiter als acht Zentimeter rollt das Modell nicht, wenn man ihm aus umgerechnet 140 km/h den Strom entzieht.

Bei einer Hobby-Lok von Piko neu ist, dass das Frontlicht nur noch mit der Fahrtrichtung und nicht mehr beiderseits strahlt. Im Analogbetrieb ist die Lichtausbeute allerdings recht schwach, denn erst ab 9 Volt ist das Spitzenlicht deutlich wahrnehmbar. Nach wie vor fehlt eine Schlussbeleuchtung.

Eine Piko-Bügelkupplung sitzt in einem NEM-Schacht mit Kurzkupplungskulisse.

Sehr einfach ist die Demontage, notwendig etwa, um an die installierte NEM-652-Schnittstelle einen Decoder anzuschließen. Man entfernt zuerst die aus einem Plastikteil



Der „Hercules“ bekam neu entwickelte Drehgestellblenden. Die Beschriftung wurde in überzeugender Qualität ausgeführt.



Viele Teile sind einzeln angesetzt, so Rangierertritte, Signalhörner, Trittstufen und Bahnräumer. Die Griffstangen sind angespritzt.

bestehende Bodengruppen-Nachbildung und löst die sichtbare Schraube. Anschließend zieht man das Gehäuse nach oben ab. Nun liegt das aufgeräumte Innenleben zum Eingriff bereit. Allerdings Obacht, beim vorliegenden Testmodell saß die Schraube sehr fest!

Der Hersteller empfiehlt, bei häufigem Fahrbetrieb die Achslager mit einem Tropfen harz- und säurefreien Nähmaschinenöls zu schmieren.

Für viele Modellbahner immer noch entscheidend ist der Preis. Die eingangs erwähnte Modellqualität wie auch die besprochenen Schwachpunkte ins Verhältnis zum empfohlenen Verkaufspreis von 54,98 Euro (für Deutschland) gesetzt, kann man von einem sehr preisgünstigen Lokmodell sprechen, das sicher nicht nur in Österreich seine Abnehmer finden wird. Mit den Ausführungen als 2016 der „LTE-European Bulls“ sowie als Siemens-Dispolok hat Piko zwei Varianten im Angebot, die ebenfalls auf deutschen Schienen heimisch sind. Neugierig darf man auf folgende Ausführungen sein. Weiteren Ausflügen dürfte dem neuen Piko-Modell jedenfalls nichts mehr im Wege stehen!

Henning Bösherz



Äußerlich unterscheiden das Märklin- (links) und das Trix-Modell die Spurkranzhöhe der Räder und der, allerdings gut getarnte, Märklin-Schleifer.

Kaum eine Lokomotive steht so für den Begriff Eisenbahnromantik wie die preußische T3. Von Märklin und Trix rollen H0-Modelle an.



Teckelchen

Als Teckel bezeichnet der Hundefreund fachsprachlich den Dackel, der Eisenbahner meint damit eine kleine Rangierlok. Die auch zu späteren Zeiten unter ihrer Ursprungsbezeichnung T3 bekannte Baureihe 89.70-75 tritt ihre Probefahrt in Märklin- und Trix-H0-Ausführung an.

Steckbrief

Märklin analog/digital

- V_{max} 63 km/h bei 16 V/116 km/h in Fs. 128 (einstellbar)
- V_{max} Vorbild (40 km/h) bei 12,9 V/ Fs. 70
- Auslauf aus V_{max} 6 mm/34 mm
- Auslauf aus 40 km/h 4 mm/4 mm
- Anfahren 1 km/h bei 6,1 V/3 km/h in Fs. 1
- Zugkraft Ebene 15 g
- Zugkraft Steigung 3% 9 g

- ***Katalog-Nr.*** 37140
- ***Gehäuse:*** Metall und Kunststoff
- ***Fahrgestell:*** Metall und Kunststoff
- ***Kupplung:*** Beidseitig kulissengeführt in Normschacht
- ***Kleinster befahrener Radius:*** 360 mm
- ***Digitale Schnittstelle:*** 21-polig, Digital-Decoder Serie
- ***Kraftübertragung:*** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf die hintere Achse
- ***Spurkranzhöhe:*** 1,3 mm
- ***Zurüstteile:*** Schlauchkupplungen
- ***UVP:*** 209 Euro

Wie der Hund hat auch die Lok kurze Beine, sprich niedrige Räder. Diese fielen bei Märklin und Trix maßstäblich hoch aus. Dass das Trix-Modell niedrigere Spurkränze hat (1 zu 1,3 mm), versteht sich. Leider fielen bei beiden Modellen die Radreifen unnötig dick aus. Die Proportionen des Fahrwerks dagegen stimmen. Die Allan-Steuerung gefällt durch den metallischen Glanz. Am aus Metall gefertigten Kessel sind diverse Leitungen und Ventile separat angesetzt. Der Turbogenerator steht allerdings einsam, weil ohne Anschluss auf dem Kesselscheitel. Die durch gelbe LED beleuchteten Laternen sind vorbildgerecht dimensioniert. Die Wandstärke des Schlotes



Steckbrief

Trix

- V_{max} 113 km/h
- V_{max} Vorbild (40 km/h) 7,2 V
- Auslauf aus V_{max} 43 mm
- Auslauf aus 40 km/h 8 mm
- Anfahren 2 km/h bei 4,7 V
- Zugkraft Ebene 17 g
- Zugkraft Steigung 3% 11 g

Abweichend von Märklin:

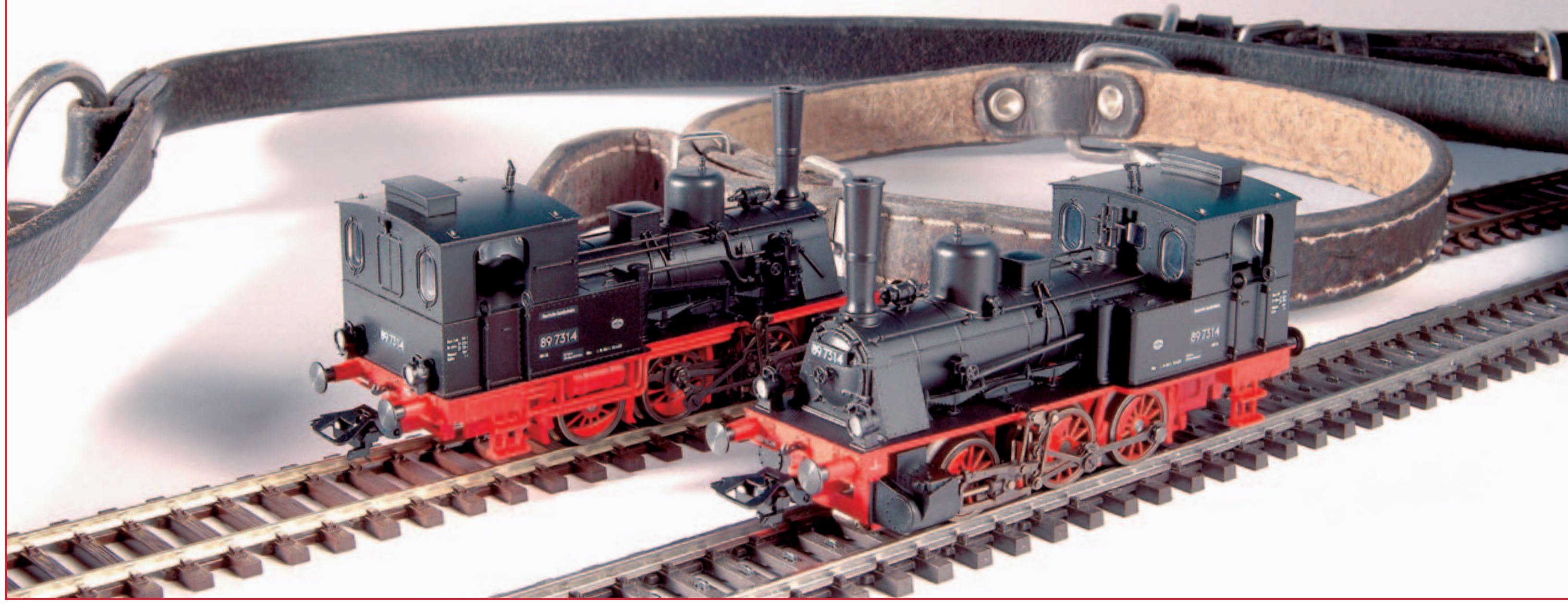
- ***Katalog-Nr.*** 22121
- ***Digitale Schnittstelle:*** 21-polig
- ***Haftreifen:*** keine
- ***Spurkranzhöhe:*** 1,0 mm
- ***UVP:*** 189 Euro

dürfte oben etwas geringer sein. Der untere Teil des Führerhauses besteht aus Metall, der obere Teil aus Kunststoff: Die Qualität von Detaillierung und Lackierung unterscheidet sich nicht. Obwohl die 21-polige Schnittstelle mit Blindstecker (Trix) und Decoder (Märklin) im Führerhaus sitzt, bleibt der Durchblick gewahrt. Die gestochen scharfe Bedruckung zu loben, hieße Eulen nach Göppingen zu tragen. Obwohl der Schleifer der Märklin-Maschine eine Länge von 62 mm aufweist, ist von ihm im Betrieb kaum etwas zu sehen, da sich die Hörner an den Enden in Aussparungen ducken.

Die Loks gefallen durch die gute Getriebeauslegung. Für die Jagd (nach Geschwindigkeitsrekorden) eignen sich beide nicht, auch wenn das Märklin-Modell digital zu schnell fährt, was man dank „mfx"-Technik jeder Motorola- oder „mfx"-Zentrale schnell korrigieren kann. Das Trix-Modell ist analog viel zu flott unterwegs. Während das Trix-Modell ein echter Hundeflüsterer ist, jammert der Schleifer des Märklin-Testmo-



Der Antrieb des Märklin-Modells bietet auch analog einen großen Regelbereich. Der Decoder nutzt die 21-polige Schnittstelle.



dells wie ein Dackel, dem man auf den Schwanz getreten hat. Darüber könnte man hinwegsehen, wenn das Jaulen von den Fahrgeräuschen des Zuges überdeckt würde, was aber nicht der Fall ist. Die Märklin-Lok trägt auf einem Rad einen Haftreifen. Das ist nötig, schließlich verleiht der Schleifer der 130 g schweren Lok Auftrieb. So zieht die Gleichstrom-Maschine geringfügig mehr, als ihre Wechselstrom-Schwester. Mit beiden lassen sich auch in leichten Steigungen vorbildgerechte Züge (Trix acht, Märklin sechs Zweiachser) befördern.

Die Loks sind als 89 7314 nach der DB-Epoche III beschriftet. Im Falle der Trix-Version hätte das die Dokumentationsabteilung besser verhindert, denn die Trix-Röwa-T3 aus den späten 60er-Jahren trug dieselbe Nummer. Diverse Gleichstrom-Bahner dürften nämlich noch eine Röwa-Lok besitzen, die übrigens im Vergleich nicht zum alten Eisen gehört. Oder wollte man es sich nur einfach machen?



Wegen der ausgewogenen Fahreigenschaften sind die Modelle zu schade für die kurze Leine, sprich, nur für die Vitrine.

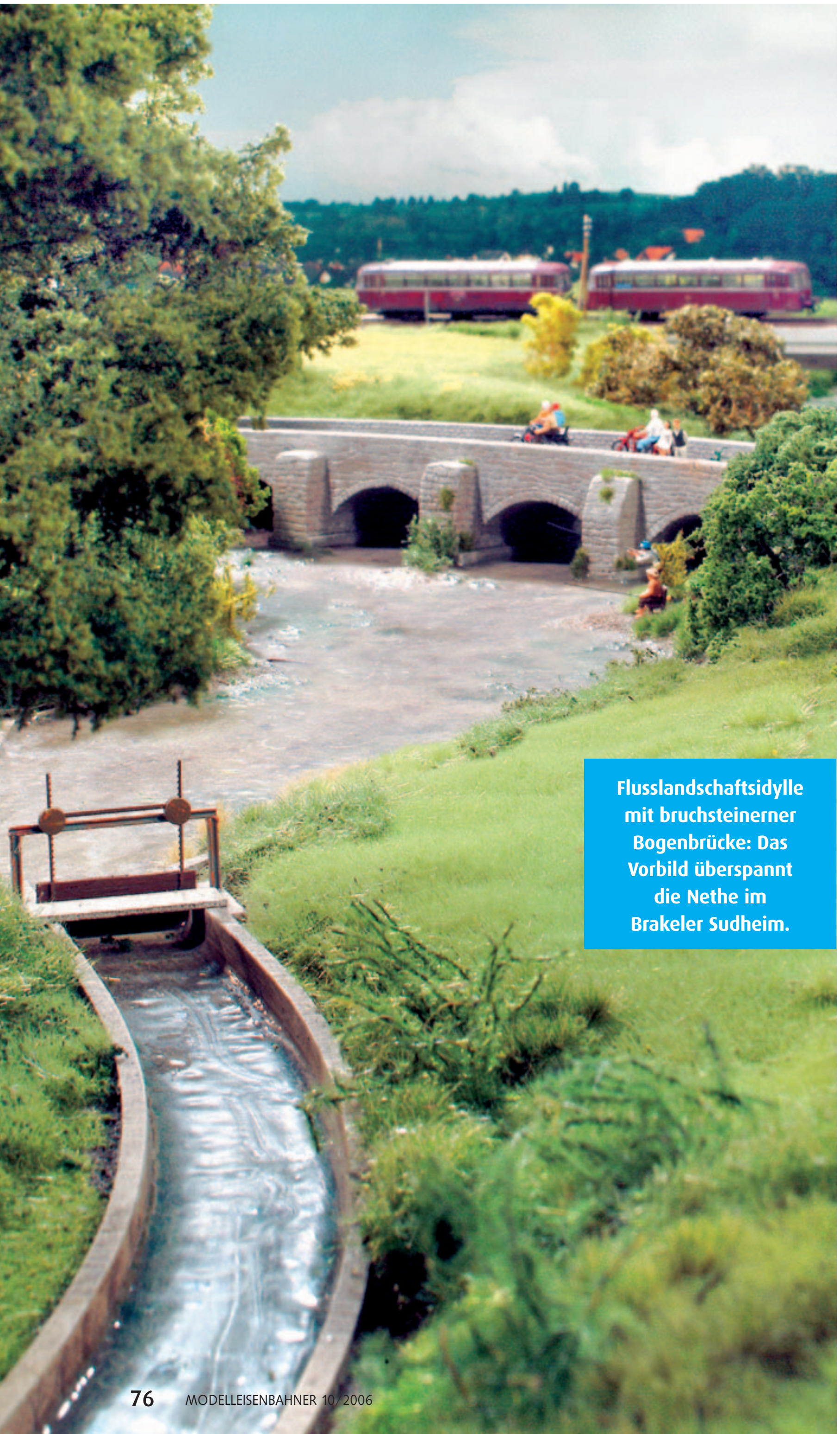
Um Varianten ohne Formänderungen realisieren zu können, verzichtete man auf erhabene Schilder. Beide T3-Ausführungen dürfen als gute Großserien-Modelle gelten.

Jochen Frickel

Wiederbelebung

Teil 2

Gestaltet nach konkreten Vorbildern, aber frei arrangiert: Karl Fischers Bad Driburger H0-Modellbahnschau zitiert gekonnt das Weserbergland.



Flusslandschaftsidylle mit bruchsteinerner Bogenbrücke: Das Vorbild überspannt die Nethe im Brakeler Sudheim.



Wichtiger Bahnkunde: Kohlensäureproduzent Rommenhöller, heute Linde-Gas, ist in den 70er-Jahren einer der größten Anschließer.

Wildwasser-Kajak: Die Sport-Asse trainieren im H0-Weserbergland.



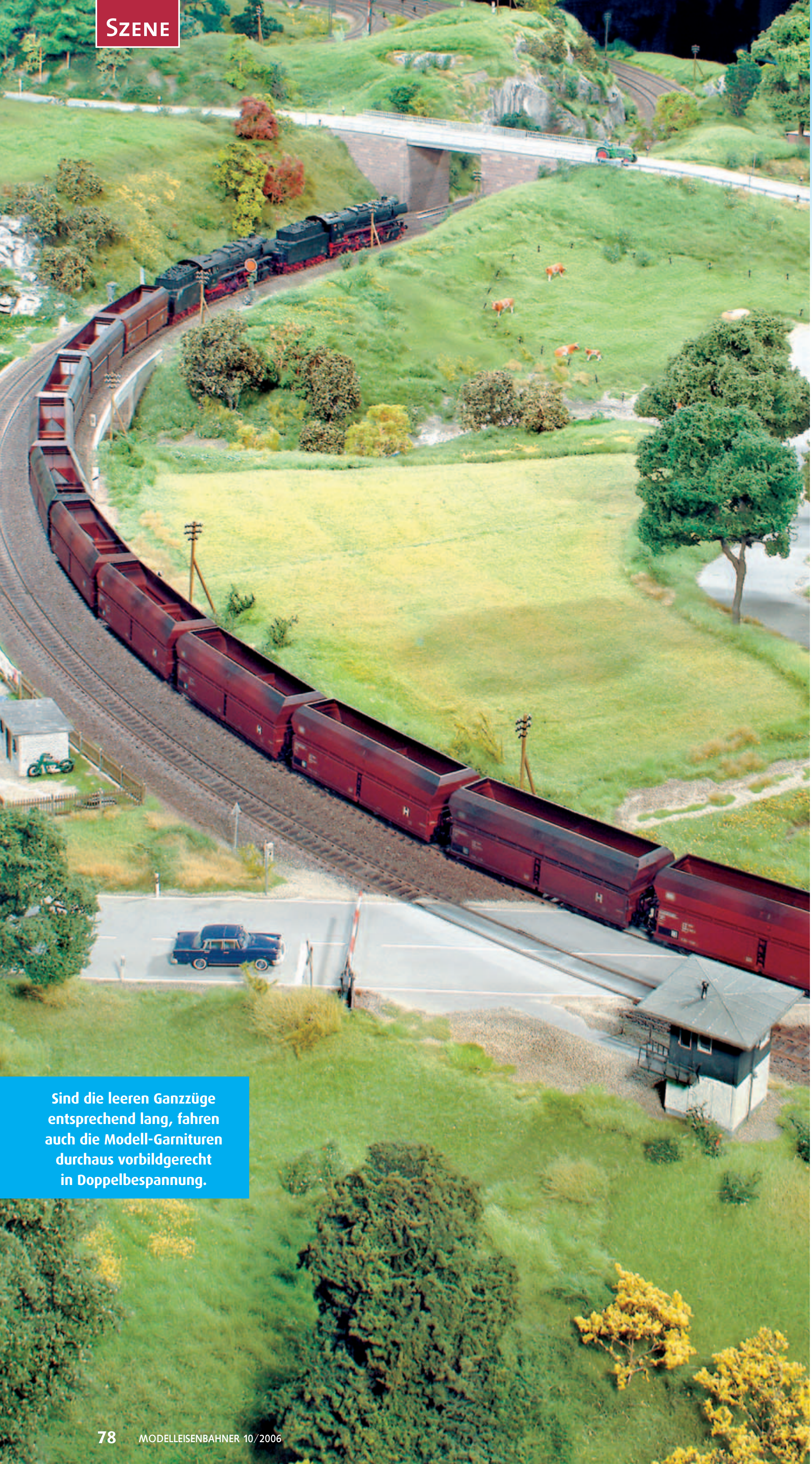
Wie schlägt man die Brücke von Ottbergen nach Bad Driburg, wenn trotz eines großzügigen Güterbodens der Platz für den Originalstreckennachbau nicht reicht? Wenn überdies die Anlagenkonzeption noch Bewegungsfreiheit und freie Sicht auf alle Teile der H0-Welt fürs erwartete Publikum bieten soll? Folglich eine u-förmige Anlage das Maß aller Dinge ist.

Der Brückenschlag war das Stichwort für Karl Fischer, den Initiator der Modellbahnschau 187 im Güterschuppen des Bad Driburger Bahnhofs. „Da hatte ich doch zum Beispiel die bruchsteinerne Nethebrücke im Brakeler Sudheim, quasi vor der eigenen Haustür, vor Augen“, erinnert sich der Brakeler und ergänzt: „Und dann gab´s da ja auch noch die Kürbisbrücke!“

Die Kürbisbrücke?

Karl Fischer lacht ob meines vewunderten Gesichtsaus- →





Sind die leeren Ganzzüge entsprechend lang, fahren auch die Modell-Garnituren durchaus vorbildgerecht in Doppelbespannung.

drucks: „Da machte sich früher die Jugend einen Spaß daraus, mit Kürbissen den Schlot der unter der Brücke durchfahrenden Dampflokomotiven zu treffen!"

Ach so, und waren diese Versuche von Erfolg gekrönt?

„Manchmal schon", schmunzelt Karl Fischer, „das gab dann vielleicht einen Mordsrumms!"

Jedenfalls brachten diese Brücken den eisenbahnbegeisterten Diplom-Kaufmann auf die zündende Idee: Warum nicht Motive aus dem südwestlichen Weserbergland und dem Osning, wie dieser Höhenzugausläufer des Teutoburger Waldes von altersher heißt, für die Gestaltung des Anlagenzwischen- oder auch -mittelstücks verwenden?

Gesagt, getan: Interessante Bauten aus der heimischen Region wie eben die aus Bruchsteinen gefügte Nethebrücke erfüllen diesen an der dem Eingang gegenüberliegenden Wand postierten Anlagenteil mit Leben. „Im Einzelnen durchaus vorbildgetreu, aber in einem der Realität nicht entsprechenden neuen Zusammenhang", sieht Fischer diesen Kompromiss als durchaus vertretbar an.

„Wobei es uns wichtig war", wirft Norbert Sickmann, als Betriebstechniker für den reibungslosen H0-Schienenverkehr verantwortlich, ein, „dass sich nicht nur authentische Gebäude, sondern eben auch zeittypische Szenen und Ereignisse wiederfinden und -entdecken lassen."

Als da etwa die Flussbadeanstalt oder auch die mit Schmackes über die Nethebrücke bretternden Jugendlichen mit ihren Kreidler- oder Zündapp-Maschinen wären.

„Ja, ja, die Säuferbrücke", grient Karl Fischer. Womit wir schon bei der nächsten (Jugend)-Szene wären: Rock am Osning, organisiert vom Lords-Fan-Club und unterstützt von der Landjugend, die vorm eige-

(Jugend)-Szenen: Rock am Osning, bald Hörgenuss inklusive?



Rock am Osning: Die Musiker der „Drumsticks“ locken die Fans mit ehrlichem Beat.



Wochenendstimmung am Haus der Landjugend: Die Grillfete mit Musik haben die Moped-Rocker vom regionalen Lords-Fan-Club organisiert.

nen Heim mit Bratwurst und Kartoffelsalat die Vereinskasse auffüllt. Derweil dringen von der Bühne die ersten Akkorde der „Drumsticks“ herüber, einer Lippstädter Band, die sich seit Mitte der 60er-Jahre einen Namen gemacht, bereits zwei Platten eingespielt hat und auf keinem Beat-Festival fehlen darf.

„Man müsste das Ganze noch hörbar machen“, sinniert Norbert Sickmann. An seiner gerunzelten Stirn ist unschwer abzulesen, dass er da wohl schon eine Idee hat. Aber wer besitzt denn noch die Originalmusik von damals auf Band oder wenigstens eine der alten Singles?

Keine Frage: Das hätte schon was, wenn zwischen den charakteristischen Auspuffschlägen schwer arbeitender 44 Fetzen ebenso ehrlicher Beatmusik hier zum Anlagenrand wehen würden!

„Die Gleisradien, die hinter der vor allem deshalb verkürzten Westausfahrt Ottbergens und der Ostausfahrt Bad Driburgs den Übergang ins phantasievolle Weserbergland realisieren, sind natürlich ein leider nicht zu umgehender Kompromiss“, meint entschuldigend Karl Fischer und reißt mich aus meinen Erinnerungen an die Beat-Ära.

„Wohl wahr“, stimmt Gerhard Dauscher, vom Miniatur-Wunderland Hamburg bekannter Profi-Modellbauer und bei der Bad Driburger Modellbahnschau vor allem für den Landschaftsbau verantwortlich, mit einem ganz leichten Unterton des Unbehagens zu. „Aus modellbahnerischer Sicht haben wir da halt sehr enge Ra- →

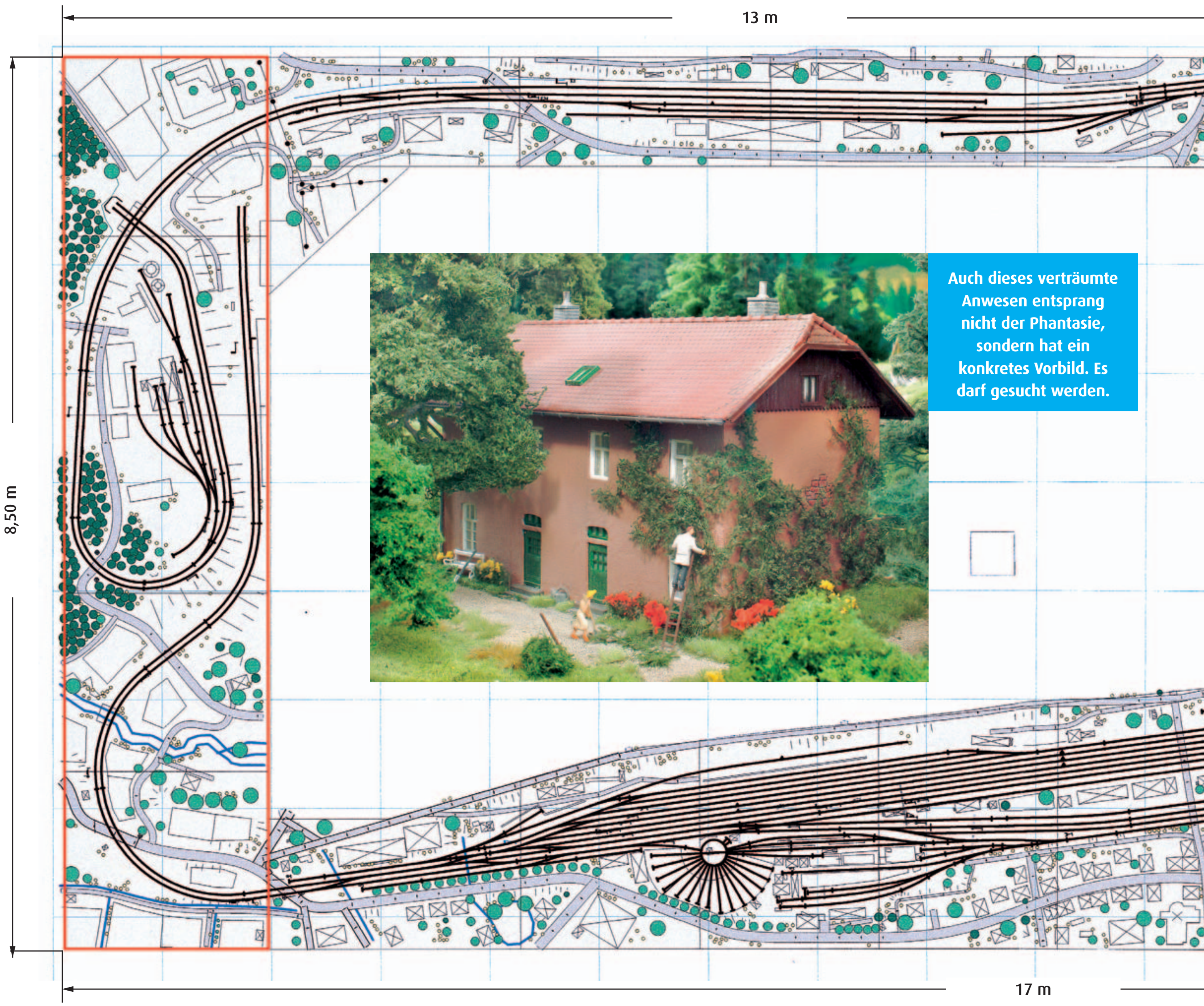


Mit Rangieraufgaben auf dem Gelände der Firma Rommenhöller ist Mitte der 70er-Jahre die Köf noch ziemlich ausgelastet.

dien verwendet, die nicht ganz so traumhaft sind."

Ein Problem, dass eigentlich jeder Modellbahner und jede Modellbahnerin kennen. Was gemeinhin durch verdeckte Passagen, etwa durch in Tunnel eintauchende Streckenabschnitte, gelöst wird.

„Wir wollten aber noch zusätzliche Fahrstrecke für die Besucher sichtbar machen", erklärt Dauscher, warum sich



Auch dieses verträumte Anwesen entsprang nicht der Phantasie, sondern hat ein konkretes Vorbild. Es darf gesucht werden.

letztlich neben Karl Fischer auch er für diesen Kompromiss erwärmte.

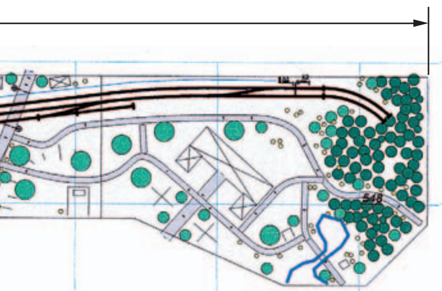
Und in der Tat, ohne die sich in einem kühnen Schwung durch die von sanften Hügeln und Bergrücken geprägte Landschaft schlängelnde Strecke verlöre dieses Anlagenstück einen nicht unwesentlichen Teil seines Reizes.

Vieles habe ihn hier an seine bayerische Heimat erinnert, erzählt Gerhard Dauscher, der in Mühlhausen ansässig ist. Das habe ihm die Gestaltung des H0-Weserberglands zweifellos erleichtert.

„Es sind oftmals die Kleinigkeiten, die das Typische einer Landschaft ausmachen", verrät Dauscher und führt ein Beispiel an: „Bei mir zuhause gibt es viele Holzzäune für die Kühe auf den Weiden und in dieser Gegend war das auch ganz typisch, und solche Elemente haben wir eben gesucht, um sie halt im Modell umzusetzen."

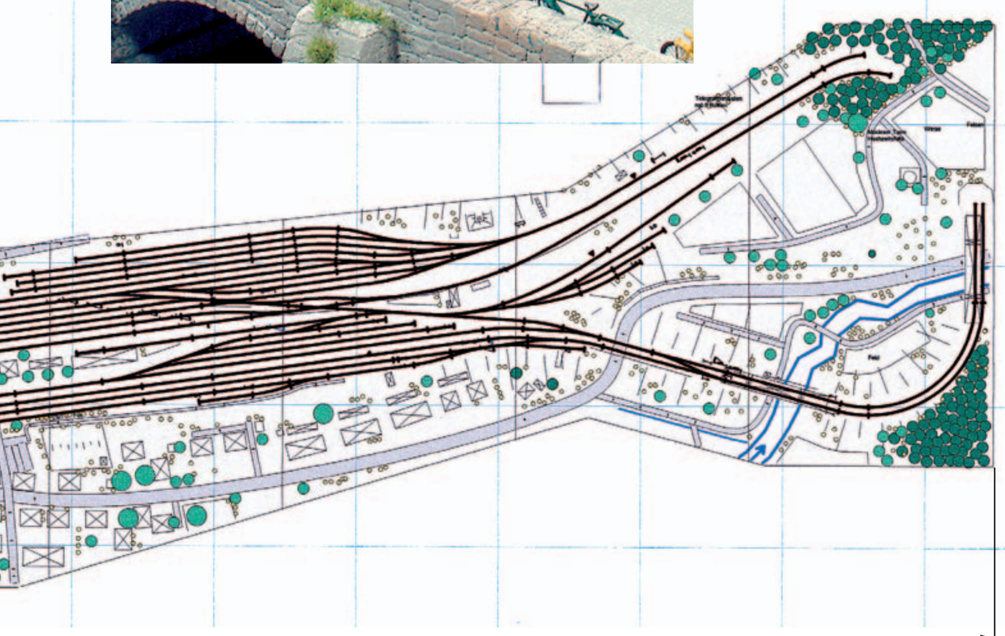
Stimmt, es sind oftmals die unscheinbaren Dinge, die für den stimmigen Gesamteindruck sorgen. Vorausgesetzt natürlich, dass auch die Rahmenbedingungen dem nicht widersprechen.

„Klar", bestätigt Dauscher, „wichtig war selbstverständlich auch die Gesamtform dieses Weserberglands, die sanften Hügel, die saftigen Wiesen, und", der erfahrene Modellbauer macht eine Kunstpause, →





Ob mit Roller, Moped, Motorrad oder auch dem Drahtesel: Das Weserbergland ist seit jeher ein beliebtes Ausflugsziel.



Weserbergland aus Fliegendraht und Gips

„unser Anspruch war, auch dem Fotovergleich mit der realen Landschaft standhalten zu können!"

Ein gutes Stichwort, um nach der praktischen Realisierung zu fragen.

„Gemacht haben wir das mit Fliegengitter und Gips", lautet Dauschers zunächst recht einfache Antwort, der er dann allerdings doch einige notwendige Ergänzungen hinterherschickt: „Vier bis fünf Millimeter dünne Holzleisten haben wir in einer Breite von etwa 1,20 Metern über drei, vier Spanten der Unterkonstruktion getackert und darauf dann erst das Fliegengitter aufgebracht", schildert der Mühlhauser.

„Das hat den Vorteil", erläutert Dauscher, „dass das Fliegengitter nicht von Spant zu Spant durchhängt, und so kann man wunderschöne Wiesen und Felder hinbekommen!"

Und mit welchen Materialien ist das so gut gelungen, wie man hier vor Ort unschwer erkennen kann?

„Mit der Begrünung haben wir schwer und lang gekämpft", gesteht Gerhard Dauscher unumwunden, dass es einiger Versuche bedurfte, ehe man mit dem Ergebnis zufrieden war. „Wir haben mit den Rademacher-Materialien, vor allem mit seinen Matten, gearbeitet, haben aber auch noch zusätzlich mit elektrostatischem Gerät beflockt", verrät Dauscher und ergänzt: „So tut man sich nicht zuletzt in den Ecken und bei den Übergängen leichter."

Auch das Beflockungsmaterial stammt von Rademacher, bekannt unter dem Markennamen Silhouette: „Kurze Fasern, drei Millimeter, und lange Fasern, in unterschiedlichen Farbtönen, wobei es auf die Mischung ankommt", die, so der Landschaftsbauer, natürlich auch von persönlichem Geschmack, Landschaft und gewählter Jahreszeit abhänge.



Begegnung unter der Kürbisbrücke anno 1975: Die V 200.0 sollten die 44 kein Jahrzehnt überleben.

Derweil lässt Norbert Sickmann gerade einen endlos langen Ganzzug mit zwei 44 in Doppelbespannung das Weserbergland durchfahren und im Tunnelmund unterhalb der Osteinfahrt des Bad Driburger Bahnhofs verschwinden.

Für die stabile Unterkonstruktion in offener Rahmen- und Spantenbauweise „haben wir 16-Millimeter-Sperrholz als Tischrahmen und Zwölf-Millimeter-Sperrholzbrettchen für die Trassen sowie Zehn-Millimeter-Sperrholz für die Spanten, die sich auf dem Tischrahmen abstützen, verwandt", erklärt Dauscher sogleich.

Inzwischen hat Sickmanns Ganzzug die Unterwelt wieder verlassen und folgt der zweigleisigen Durchgangsstrecke, die, durch einen Einschnitt getarnt, das Werksgelände der Firma Rommenhöller umrundet.

„Rommenhöller, heute Linde-Gas", lässt sich Karl Fischer vernehmen, „war als Kohlensäureproduzent ein bedeutender Bahnanschließer und erlaubt uns, hier interessanten Rangierbetrieb durchzuführen, wie er damals um 1975 tatsächlich stattfand."

Der lange Güterzug hat derweil Kurs auf Bad Driburg genommen, von wo ein dampfbespannter Schnellzug gerade abgefahren ist und ein ganz besonderes Baudenkmal passiert: Das Vorbild dieses bemerkenswerten Wasserschlosses im Stil der Weserrenaissance findet sich übrigens in Borlinghausen.

„Noch ein Schwarzer Geselle gefällig?", unterbricht Karl Fischer meine Betrachtungen und winkt mit der Flasche.

Na denn, Prost!

Karlheinz Haucke

Teil 3 in der Januar-Ausgabe



Weserrenaissance: Der Schnellzug aus Bad Driburg passiert das Wasserschloss Borlinghausen.

Fotos: Markus Tiedtke

Festival der guten Laune: 125 Jahre Lehmann-Patentwerk



Obwohl gut und gern 30000 Schau- und Feierlustige aufs Werksgelände strömten, blieb ob des weitläufigen Areals hektisches Gedränge aus.

Wetter prächtig, Stimmung hervorragend: Rund 30000 feierten drei Tage in Nürnberg das Lehmann-Jubiläum.

Zu Gast bei Freunden

Auch wenn's ein wenig abgedroschen klingt: Die Gartenbahngemeinde ist fürwahr ein ganz besonderes Völkchen! Kein Geschiebe, kein Gedränge, fröhliche Gesichter, entspannte Plaudereien unterm Sonnenschirm und mitten drin die Unternehmerfamilie Richter: Beim dreitägigen LGB-Festival anlässlich des 125-jährigen Bestehens des Ernst-Paul-Lehmann-Patentwerks erging es mir wie rund 30000 Gartenbahn-Begeisterten aus aller Welt, wir waren in Nürnberg zu Gast bei Freunden.

Ein Erfolgsgeheimnis der Lehmann-Groß-Bahn (LGB), dieser seinerzeit ersten Modelleisenbahn für drinnen und draußen, dürfte es eben sein, dass bei allem Kommerz die Freude am Objekt und am Spiel die Oberhand behält und dass dies auch die drei Richters, Seniorchef Wolfgang, Sohn Rolf und Neffe Johannes, glaubhaft für sich in Anspruch nehmen können.

„Wer wollte sich da nicht freuen, bei so vielen fröhlichen

Besuch aus Amerika: Micki und Minni Maus überbringen Grüße der Disney-Familie für die drei Richters, Wolfgang, Johannes und Rolf (v. lks.).



Fotos (4): Haucke



Einsteigen bitte: Für die Kinder eine Mordsgaudi ist die Fahrt mit der handlichen Dampfbahn...

Fotos (3): LGB



...,während die Erwachsenen mehr Aufmerksamkeit dem großen Vorbild ihrer Gartenbahn schenken.



Schätze wie diese Three-Truck-Shay stehen bei vielen Gartenbahn-Fans ganz oben auf der Wunschliste, Erfolgsgaranten der Versteigerung.



Das Depot im historischen Straßenbahndepot St. Peter: Auf LGB-Basis entstanden diese sehenswerten Tram-Oldtimermodelle.

Menschen ringsum", lächelte Wolfgang Richter, ob der hochsommerlichen Hitze ein wenig erschöpft, aber glücklich, ganz wie ein Vater, der all seine Lieben um sich weiß.

Der Vergleich ist nicht aus der Luft gegriffen: Die familiäre Atmosphäre dieser Jubiläums-Großveranstaltung war nicht zu übersehen. Und ob Sie´s nun glauben oder nicht: Wäre ich nicht seit 1954 Trix-Express-Bahner, hätte ich an diesen drei Tagen im Juli, ohne zu zögern, die Spur gewechselt.

Und der Himmel meinte es fast schon zu gut mit der Lehmann-Großfamilie vom Freitag, 14., bis Sonntag, 16. Juli: Azurblauer Himmel, Temperaturen jenseits der 30 Grad Celsius, da waren die 57 Hektoliter an Getränken schnell konsumiert. Dass auch sechs gegrillte Ochsen und rund 23000 Bratwürste, Nürnberger versteht sich, ihre Abnehmer fanden, spricht für den gesunden Appetit der Festgäste.

Appetit auf mehr machte nicht zuletzt die Jubiläums- →



Da schlagen viele Herzen höher: Das limitierte Modell der Garratt-Lok von der Schinznacher Baumschul-Bahn (SchBB).

Drei Tage Spiel und Spaß für die ganze Familie


Foto: LGB

Zeltlager-Flair vor Waldkulisse: Auch die Informations- und Verpflegungsstände vor der LGB-Verwaltung finden regen Zuspruch.

Auktion, bei der an allen drei Festivaltagen etliche Raritäten, darunter Einzelstücke aus dem Firmenarchiv, unter den Hammer kamen. Mit den Erlösen der sonntäglichen Versteigerung unterstützt Lehmann übrigens gemeinnützige Einrichtungen, so unter anderen das Nürnberger Spielzeugmuseum und das historische Straßenbahndepot St. Peter.

Apropos Spielzeugmuseum und Depot: Die Idee, diese beiden sowie DB-Museum, DB-Regio-Werkstatt Dürrenhof und die VEDES-Zentrale in der Beuthener Straße mit ins Festival-Boot zu holen, erwies sich als goldrichtig. „So haben wir von vornherein den Andrang entzerren können", zeigte sich LGB-Marketingleiter Günter Kopp hochzufrieden mit dem Konzept mehrerer Festival-Außenstandorte. Durfte er auch, zumal der für die Festivalbesucher kostenlose Buspendelverkehr zwischen den einzelnen Veranstaltungsstätten stressfreie An- und Rundreisen ermöglichte. „Überlegen bewegen": Die Verkehrsaktiengesellschaft (VAG) Nürnberg erwies sich mit 15 Bussen auf fünf Linien ihrem Werbeslogan und dem Andrang gewachsen.

Und dass die VAG auch auf der Schiene eine gute Figur macht, erfuhr man spätestens bei einer Stippvisite im historischen Straßenbahndepot. „Mönsch, sind die alt", ließ sich hier etwa der neunjährige Peter vernehmen. Meinte damit aber garantiert nicht den Kuchen im originellen „Straßaboh-Café", sondern vielmehr die Tram-Oldtimer auf der LGB-Straßenbahnanlage und ihre großen Vorbilder gleich nebenan. Klar, dass sich der Steppke auch eine Fahrt mit der historischen Burgringlinie 15 nicht entgehen ließ.

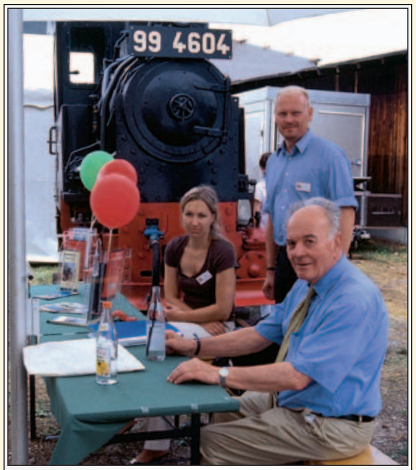
Jugend forscht, selbstverständlich auch in der DB-Regio-Werkstatt in Dürrenhof unweit des Hauptbahnhofs. „Aber bleib in Sichtweite!" Den Ruf der Eltern kaum vernommen, entschwand die siebenjährige Maike erst im Führerstand der Rangierlok und dann in den Tiefen der Werkstatt bei der anschließenden Führung.

„Und wann bauen wir endlich unsere Gartenbahn auf?", wollte Nils von seiner Mutter wissen, die jedoch wie Tochter Annika fasziniert dem Treiben der Starlight-Express-Nacheiferer auf dem Altenfurter LGB-Werksgelände zuschaute.

„Echt cool", „formidable", „great", „fantastico": Die Internationalität der LGB-Fans war ebensowenig zu überhören wie ihre Begeisterung. Und dass Archie, zwölf Jahre, nicht nur

Jugend forscht: Die im Rahmen des LGB-Festivals präsentierte Fahrzeugausstellung in der DB-Regio-Werkstatt Dürrenhof macht da keine Ausnahme.





Treffen vor der Rügen-Stainz: (V.r.) Walter Seidensticker, RüKB-Pressesprecher Dirk Bahnsen, Daniela Bathke, RüKB-Marketing.



Bochums Dauerbrenner Starlight-Express lässt grüßen: Bahn frei für den Rollschuh-Nachwuchs.



Wartet auf seinen Einsatz und aufs Stichwort von Moderator Dr. Franz Rittig (lks.): Wolfgang Richter.



Genießt es ganz entspannt, einmal nicht selbst im Mittelpunkt zu stehen: Horst Fleischmann.



Gebannt verfolgen auch die Jüngsten die flotte, musikalisch untermalte Rollschuh-Schau.

die „Bus Station", sondern auch noch seine „parents", bepackt mit LGB-Tüten, wiederfand, sei nur am Rande vermerkt.

Familiär auch die Festabende, die, wie sich das für ein Unternehmen mit wichtigem Standbein in den USA gehört, natürlich im zünftigen Western-Saloon stattfanden. Neben den obligatorischen Festreden, launig von Moderator Dr. Franz Rittig eingeleitet, blieb zwischen Bufett und Franken-Rock-Tönen auch Zeit zum zwanglosen Plaudern mit prominenten Tischnachbarn: Hätten Sie beispielsweise gewusst, dass Horst Fleischmann in jungen Jahren ein ambitionierter Jazz- und Bigband-Musiker war?

Und was bleibt? „Bei dieser tollen Stimmung ist uns um die Zukunft nicht bange", betonten Rolf und Johannes Richter, die Firmenchefs. *Karlheinz Haucke*



Fotos (7): Haucke

LGB-Rot vor strahlend blauem Himmel: Vor allem für die Kinder ist der Ballonwettbewerb spätestens im Moment des Aufsteigens ein Erlebnis.

MODELLBAHN AKTUELL

MA KA MO ▸ *Reihenhaus und Dienstgebäude*



Neues gibt es von Kartonbau-Spezialist Ma Ka Mo aus Magdeburg zu vermelden: Das in Heft 8 versprochene Bahndienstgebäude wird nunmehr ausgeliefert. Außerdem ist als erstes „Nicht-nur-Bahn"-Gebäude ein Doppelhaus von Anfang der 1920er-Jahre im Angebot. Die Details reichen bis hin zu lesbaren Klingelschildern, in den Eingängen wohnen die Familien „Otto Schienen" und „Willi Strang". Wie immer sind beide Modelle in den Nenngrößen H0, TT, N und Z erhältlich. Info und Bestellung: Tel./Fax (0391) 25869, E-Mail fehse_8@web.de.



WIKING ▸ *Hanomag mit Allgaier in N*



Das N-Sortiment historischer Landwirtschaftsfahrzeuge ergänzt der Hanomag R16 mit einachsigem Allgaier-Anhänger (Bild). Neben den aktuellen Polizei-Einsatzfahrzeugen VW Touran und Passat Variant kommt im Rahmen der H0-Modellpflege auch der Opel Rekord A wieder zu Streifenwagen-Ehren. Die Ruthemeyer-Straßenwalze erfuhr eine farbliche Aktualisierung. Für Güldenwein ist der Büssing BS 16L als Pritschen-Lastzug unterwegs. www.wiking.de.

TILLIG ▸ *Schüttgutwagen Tds in TT*



Als Formneuheit rückt der geschlossene DR-Schüttgutwagen Tds (Bild) ins TT-Programm der Sebnitzer. Die Epoche-IV-Vorbilder der im Dreier-Set angebotenen Waggons dienten dem Transport von Getreide. Das alte Regionalbahn-Farbschema der DB AG weist der Halberstädter Reisezugwagen auf, während der Reko-Schulungswagen entsprechend der DR-Epoche IV beschriftet ist. www.tillig.com.

NOCH ▸ *Fuhrwerke und Liebende in H0*

Der Kastenwagen lässt sich im landwirtschaftlichen Bereich bis in die Epoche V, in der Stadt zumindestens bis in die Epoche III einsetzen. Mitgeliefert werden zwei Pferde und eine Figur. Hinter dem Set „Stationen der Liebe" wird zunächst geküsst, dann ein Antrag gemacht und schließlich auch noch geheiratet. www.noch.com.

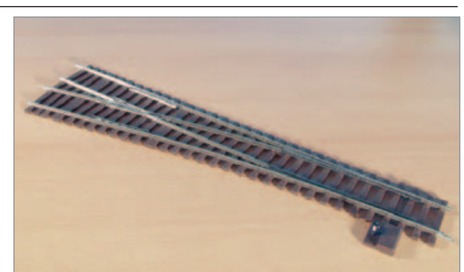
TRIX ▸ *Leonhard-Weiss-Bauzug in H0*



Mit Gleisarbeiten erhöht sich auch auf der heimischen H0-Anlage der Spiel- und Rangierspaß. Mit dem Leonhard-Weiss-Bauzug (Bild), bestehend aus Köf II, Rungenwagen Kbs und Flachwagen Kls sowie Raupenbagger und Radlader, Sondermodellen von Wiking, sind entsprechende Betriebssituationen schön in Szene zu setzen. Die Diesel-Kleinlok ist mit einem Digital-Decoder für DCC und Selectrix ausgerüstet. Spitzensignal und Schlusslichter sind digital schaltbar, analog im Dauerbetrieb. www.trix-online.de.

LENZ ▸ *Handweichen in 0*

Die Spur-0-Handweichen mit einem Abzweigwinkel von 11,25 Grad (im Bild die Linksweiche) verfügen über per Kontaktlaschen polarisierbare Herzstücke. Zungenprofil, Gelenkplatten am Zungenende, filigrane Stellstangen, Radlenker und vorbildgerechte Doppelschwellen zeigen einen erfreulich hohen Detaillierungsgrad. Das trittfeste Schwellenband besteht aus UV-stabilem Kunststoff. www.lenz-elektronik.de.

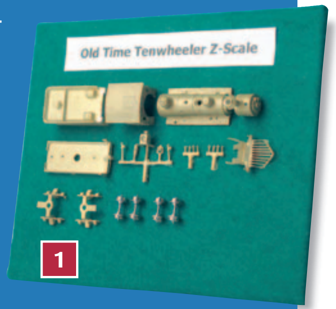


US-Corner

2

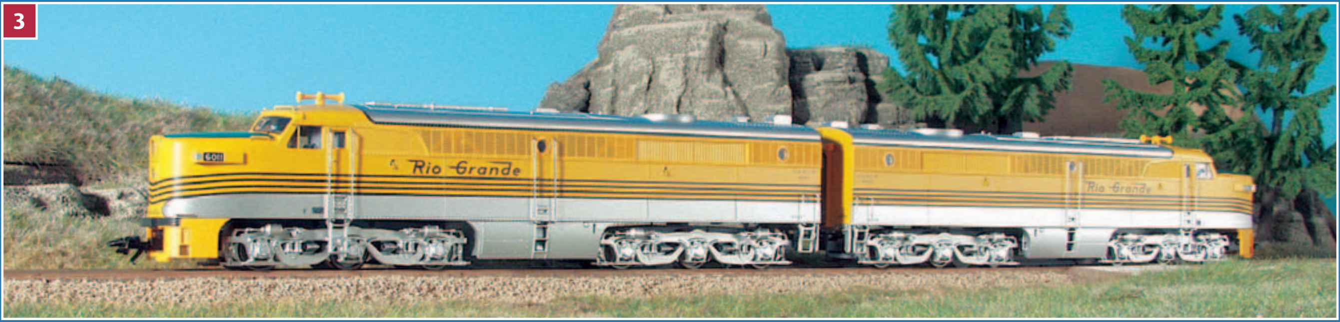


Für die Spur Z bietet Aspen eine klassische Ten-Wheeler-Dampflok als Bausatz (Art.-Nr.30031 Kit, Bild 1) und als Fertigmodell (30031 RTR, Bild 2) an. Zu ersterem wird noch ein Großserien-Fahrgestell von Märklin benötigt. Die Aufbauten der Loks bestehen komplett aus Metall. Info: Aspenmodel, Höherweg 245, 40231 Düsseldorf, Tel. (0211)1711618, www.aspenmodel.com. Metall ist auch der dominierende Werkstoff bei Märklins AA-Unit der ALCO-PA (Bild 3). Nun rollt der US-Diesellok-Klassiker im attraktiven Lack der Denver & Rio Grande Western an. Beide Loks sind angetrieben, was auch dank acht Haftringen zu einer Zugkraft führt, die mehr als vorbildgerecht ist. Der „Mfx"-Decoder weist Soundfunktionen auf. www.maerklin.de.



1

3



J&P MODELLBAU ▸ *Reko-Vierachser in 0*

Der Wagenkasten der im Maßstab 1:45 gefertigten vierachsigen Reko-Wagen der DR besteht aus 0,3 mm starken Messingblechteilen. Diese wurden im Ätzverfahren passgenau hergestellt. Die Kleinserien-Modelle geben die Vorbild-Ausführung der Epoche IV wieder. Die Drehgestelle sind vorbildgerecht gefedert. Das Dach ist an beiden Enden im Bereich der Übergangstüren mit einer Schraube gesichert und kann abgenommen werden. Als Mindestradius werden 1500 mm empfohlen. Zur Ausführung kommen der Sitzwagen Bghw, der kombinierte Sitz-Packwagen BDghw(e) und der Speisewagen WRg. Info: Th. Jacob und A. Pucka GbR, PF 280126, 01141 Dresden, Tel., Fax (0351)4902746, www.jundp-modellbau.de.



FALLER ▸ *Kanzlei und Metzgerei in H0*

Sollten H0-Kunden oder -Kundinnen mit den bei der Stadtmetzgerei Dold gekauften Wurst- und Fleischwaren nicht zufrieden sein, dann ist ein Besuch in der Kanzlei Dr. Pohl der letzte Ausweg. Weitere städtische H0-Bauten sind die Wohnhäuser Rosenstraße 2 und 3. Die Maschinenfabrik und ein Dorfset mit Kirche, Gasthof und zwei Wohnhäusern vertreten die Baugröße Z. www.faller.de

BUSCH ▸ *Mercedes der R-Klasse in H0*

Der R-Klasse-Mercedes passt eigentlich in keine Auto-Klasse (ebensowenig übrigens in normale Garagen). Fünf Meter Länge, sechs Sitze, Allradantrieb und mindestens 224 PS machen die R-Klasse zum idealen Beförderungsmittel für reiche Großfamilien. Das H0-Modell von Busch gefällt in der hochwertigen CMD-Ausführung durch die stimmige Formgebung, passgenau eingesetzte Fenster und eine aufwendige Bedruckung. www.busch-model.com.



Modellbahn Aktuell

REVELL ▸ *Klassiker zum Jubiläum*



Ihr 50-jähriges Bestehen feiert die deutsche Revell mit der Neuauflage eigener und us-amerikanischer Bausatzklassiker der 50er-, 60er- und 70er-Jahre. Insgesamt zehn Bausätze wurden für die Jubiläumsaktion ausgewählt und werden in den Originalkartons entsprechenden Verpackungen ausgeliefert. Zu diesen Modellen, längst gesuchte Sammlerstücke, gehören die Jupiter-C-Rakete von 1958, der Fairlane 500 Skyliner von Ford (Bild) im Maßstab 1:25 aus dem Jahr 1959 und die Boeing 747 von 1974. Sie alle spiegeln, nicht ohne Charme, den Entwicklungsstand früherer Modellbau-Epochen wieder. Ebenfalls als Plastik-Bausatz präsentiert Revell aus dem ostwestfälischen Bünde einen Show-Truck samt Trailer im Maßstab 1:24 mit Jubiläumsdekoration: Der Abziehbilderbogen zeigt Motive mit besonders spektakulären Modellen verschiedener Produktkategorien der letzten Jahre. Die deutsche Revell wurde 1956 als Revell Plastics GmbH gegründet. Das Tochterunternehmen der schon in den 40er-Jahren entstandenen US-Firma begann seine Tätigkeit in einer ehemaligen Zigarrenfabrik und vertrieb zunächst ausschließlich amerikanische und britische Plastik-Bausätze. Die erste Eigenentwicklung war anno 1971 der BMW R75 im Maßstab 1:8. Erst Mitte der 80er-Jahre entstand in Bünde eine eigene Entwick-lungsabteilung mit angeschlossener Produktion. Teile der Fertigung wurden inzwischen nach China verlagert. www.revell.de.

LANGMESSER ▸ *Bahnhofstoilette in H0*



Die Besucher von Langmessers preußischem Bahnhof können sich jetzt auf der als Bausatz ausgelieferten Bahnhofstoilette erleichtern. Das I-förmige Gebäude aus Resin weist ein ausgemauertes Fachwerk und ein Teerpappen-Dach auf und kann ab der Epoche I aufgestellt werden. Info: Langmesser-Modellwelt, Am Schronhof 11, 47877 Willich, Tel. (02156)109389, www.langmesser-modellwelt.de.

PREISER ▸ *Wagenwäscher in II*



Auch bei der Gartenbahn müssen die Reisezugwagen regelmäßig gesäubert werden: Für die Außenreinigung kann nun, zumindest symbolisch, der auf der Leiter stehende Wagenwäscher (Bild) im Maßstab 1:22,5 sorgen. Passend zum Besuch seiner Heimat ist Papst Benedikt XVI. in den Nenngrößen II und H0 auch als dauerhafter Miniaturwelt-Gast in Szene zu setzen. Mit sitzenden Reisenden sind N- und Z-Stationen sowie -Fahrzeuge auszugestalten. Info: Kleinkunst-Werkstätten Paul M. Preiser GmbH, Am Ruhbach 2, 91628 Steinsfeld, Tel. (09861) 94800, Fax (09861) 948080.

MODELLBAHN AKTUELL

HERPA ▸ *VW Crafter und Mercedes Sprinter in H0*



Wegen der oft üppigen Motorleistung der Vorbilder kann man die beiden Transporter durchaus als doppelte Flottchen bezeichnen. Die Originale unterscheiden sich äußerlich vorwiegend an den Stirnseiten, so beispielsweise beim Kühlergrill. Den Crafter von VW liefert Herpa zunächst als H0-Kastenwagen, der Sprinter rollt derweil als Kleinbus an. Für das Deutsche Traktoren- und Modellautomuseum Paderborn wirbt ein Schiebeplanen-Sattelzug, den eine MAN-TGA-Zugmaschine mit XXL-Führerhaus durch die Lande zieht. Info: www.herpa.de.

ALWINS MINIATUREN ▸ *Kate in H0*

Von Alwins Miniaturen ist jetzt mit einer Kate aus der Krempermarsch das erste H0-Modell einer kleinen Serie von Bauten aus Norddeutschland lieferbar. Es handelt sich um einen Bausatz aus gelasertem Karton, wobei das Reetdach vormontiert ist. Info: Alwins Miniaturen, Alwin Freitag, Ansgarstr. 115, 25336 Elmshorn, Tel. (04121)61974.

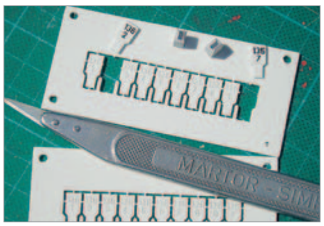


KIBRI ▸ *Rothenburg-Romantik in N*

Das mittelalterliche Flair von Rothenburg ob der Tauber können sich N-Bahn-Fans mit dem Rödertor und dem Wehrturm samt Stadtmauer auf ihre Anlage holen. Weitere N-Modellbausätze haben den Marktbreiter Rundturm mit Mauer sowie einen mit Häusern überbauten Stadtmauerabschnitt von Schwäbisch Hall zum Vorbild. Zwei Chalets bieten sich für die Ausgestaltung von Z-Anlagen an. Weitere Düsseldorfer Stadthäuser sowie das Postamt von Munderkingen, der Horber Überladekran, das Geislinger Stellwerk und die Kirche in Ramsau holen Vorbilder mit Lokalkolorit in die H0-Welt. www.kibri.com.

VAMPISOL ▸ *Kilometersteine für H0*

Die aus Polystyrol bestehenden Kilometersteine werden im exakten H0-Maßstab gefertigt und sind in Zehnersets erhältlich. Die Kilometrierung wird nach Kundenwünschen graviert. Im Lieferumfang enthalten sind auch zehn aus Spezialgips gegossene Sockel. Info: Vampisol Eisenbahnmodellbau, Stieggasse 27, 34346 Hannoversch Münden, Tel. (05541)32889, Internet: www.vampisol.de.



ROCO ▸ *Belgische Reeks 20 in H0*



Eine gute Bekannte aus dem Roco-Sortiment ist die Reihe 20 der Belgischen Staatsbahn (SNCB/NMBS), die antriebsseitig überarbeitet wurde. Die Lok ist nach der Epoche IV-V beschriftet und wird in Gleich- und Wechselstromausführung geliefert. www.roco.cc.

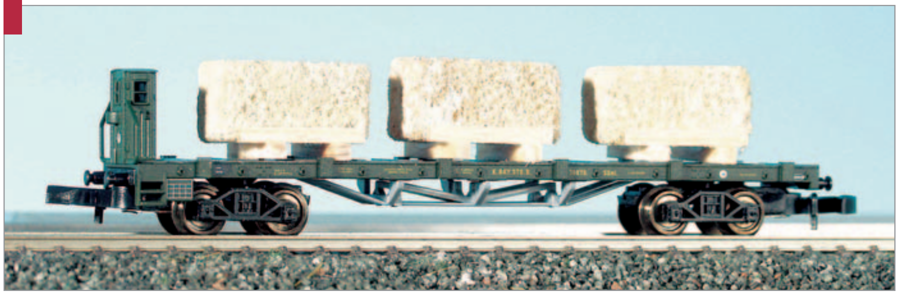
RIETZE ▸ *Neoplan-Starliner 2 in H0*

Mit der Premiere auf der 61. internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) für Nutzfahrzeuge in Hannover haben die Altdorfer ihrem H0-Modell des Neoplan-Starliner 2 den passenden Rahmen gegönnt. Insgesamt vier unterschiedlich beschriftete Modelle dieser avantgardistischen Bus-Neukonstruktion sind für den Fachhandel angekündigt. Vier H0-Sondermodelle des Mercedes-Benz Citaro gehen für den miniaturisierten Stadtbus Bramsche auf Linienfahrt. Das Igra-Sortiment erweitert das H0-Modell des Skoda Octavia „Rendörseg". Im Maßstab 1:43 rollen weitere Suzuki Swift auf den 0-Asphalt. www.rietze.de.

PIKO ▸ *Siemens-Dispolok in TT*

Als Siemens-Dispolok ES 64 U2-048 kommt nun die zweite Version des Taurus auf die Spur der Mitte. Die DR-Epoche IV vertreten auf H0-Gleisen die E-Lok der Baureihe 242 und der Rungenwagen mit zwei gealterten Ekr-Behältern. Der Containertragwagen Lgs 579 mit zwei Cargo-Line-Containern repräsentiert DB Cargo. Das H0-Hobby-Sortiment erweitern unter anderen der Hercules als Siemens-Dispolok sowie der GySEV-Taurus. Beide sind auch als Wechselstrom-Modelle, im Gegensatz zu den Gleichstrom-Versionen mit lastgeregeltem Decoder ausgerüstet, erhältlich. www.piko.de.

MÄRKLIN ▸ *Glaskasten als DB-98.3 in H0*





Den Betriebszustand Mitte der 50er-Jahre gibt das H0-Modell der Bundesbahn-98.3 (Bild), besser bekannt als Glaskasten, wieder. Die auf beiden Achsen angetriebene Lok ist mit einem Mfx-Decoder ausgestattet. Mit Sandsteinblöcken beladen ist das Z-Modell (Bild) des vier-achsigen Flachwagens mit Bremserhaus der Königlich-Bayerischen Staats-Eisenbahn (K.Bay.St.E.). www.maerklin.de.

SCHUCO ▸ *Jaguar MKII und Experimental-Maybach Exelero in H0*



Ein edler Klassiker ist der Jaguar MKII, dessen H0-Modell (im Bild rechts) die Fürther zeitgleich mit dem futuristischen Exelero von Maybach (Bild) auslieferten. Das konzeptionelle Maybach-Unikat war auf der Nürnberger Messe in 1:1 auf dem Dickie-Schuco-Stand zu bewundern gewesen. In neuem Farbkleid rollen unter anderen der BMW X5 und der „StreetKa“ von Ford auf H0-Straßen der Epoche V. Im Maßstab 1:43 treten Farbvarianten des Mantas A und des Commodore-B-Coupés sowie des Asconas A, allesamt von Opel, an. www.schuco.de.

MODELLBAHN AKTUELL

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 25 JAHREN: Sächsische Schmalspur in H0e



● Das Oktoberheft von 1981 widmete nicht nur dem 100-jährigen Bestehen der sächsischen Schmalspurbahnen einen Beitrag: Gleich mit dem Titelfoto (Bild) wurde auch die sehenswerte H0- und H0e-Anlage des Leipziger Modellbahnfreundes Joachim Focke vorgestellt. Die Anlage war mehrfach im MEB präsent und wurde seit den 60er-Jahren systematisch ausgebaut. Die H0e-Fahrzeuge stammen aus damaligen Kleinserien, wurden um- oder auch selbst gebaut. Auf der Anlage mit den stattlichen Außenmaßen 5,80 mal 2,10 Metern nimmt der H0e-Teil ein gutes Drittel ein, der Normalspurteil konnte entsprechend großzügig gestaltet werden. Ganz ohne Kompromisse war aber auch diese tolle Heimanlage nicht. So verzichtete Joachim Focke auf jegliche funktionierende Beleuchtung, nannte sein Werk eine „reine Tageslichtanlage“.

ROCO

Freie Fahrt

● Mit der Aussage „alles wird teurer“ liegt man selten falsch. Modellbahnkataloge bilden da keine Ausnahme. Die Modelleisenbahn GmbH bricht diese Regel und bietet den 224 Seiten starken Roco-H0-Hauptkatalog kostenlos an. Der Handhabung wegen ist die Rückkehr zum Hochformat zu begrüßen. Die Papierqualität ist nur geringfügig schlechter als bei den Wälzern der vergangenen Jahre. Der Umwelt zuliebe sollten Sie, liebe Modellbahner und -bahnerinnen, aber nur so viele Kataloge beim Händler mitnehmen, wie Sie auch wirklich brauchen.



MELDEFRIST LÄUFT AB

Zweites MRG-Modellbau-Seminar

● Am verlängerten Wochenende 30. September bis 3. Oktober 2006 (einschließlich des Brückentages am 2. Oktober) lädt der MODELLEISENBAHNER gemeinsam mit dem Eisenbahn-Romantik-Club (ERC) und der Volkshochschule Bad Mergentheim zum zweiten Modellbauseminar ein. Modellbauer und MEB-Autor Michael Robert Gauß leitet den Kurs, in dem unter dem Titel „Wasser Marsch!" Techniken zur Gestaltung von Wasser auf der Modellbahn vorgestellt werden. Die Teilnehmer modellieren zuerst einen Wasserfall und am folgenden Tag ein ruhendes Gewässer. In der Turn- und Festhalle von Markelsheim, wo der Kurs atattfinden wird, sind nicht nur optimale Arbeitsbedingungen gegeben. Auch die Versorgung mit Speisen und Getränken ist während des Seminars gewährleistet. Wichtig: Von den Modellbauern sind einige Materialien selbst mitzubringen, so ein Satz Acryl- oder Plakafarben, gebrauchsfertiger Acryl-Kreidegrund, hochglänzender Gemälde-Firnis oder Klarlack, Holzweißleim, Alles- und Sekundenkleber. Dioramen-Grundplatte, Modellgips und Styropor werden vor Ort gestellt und sind in der Seminargebühr enthalten. Anmeldung: Bis 22. September bei der VHS Bad Mergentheim, Telefon (07931) 57138, E-Mail vhs@bad-mergentheim.de, Kursnummer 61 m-299. Der Kurs kostet 160 Euro, für MEB-Abonnenten und ERC-Mitglieder 150 Euro. Einzahlung auf Konto 1001890, BLZ 67352565, Sparkasse Tauberfranken.



Foto: Gauß

Auch ruhendes Modellgewässer muss nicht ohne Leben sein.

MODELL-HOBBY-SPIEL LEIPZIG

Zurück zu den Wurzeln

● Nach längerer Pause ist der MODELLEISENBAHNER nun wieder mit einem eigenen Stand auf der Leipziger Messe vertreten: In Halle 3 am MEB-Stand K08 wird am Samstag, 30. September, und Sonntag, 1. Oktober, auch unser langjähriger Mitarbeiter Georg Kerber zugegen sein und voraussichtlich eines seiner bemerkenswerten Schönheide-Segmente präsentieren.

KIBRI GMBH

Geschäftsführer zurückgetreten

● Die traditionsreiche Modellbaufirma Kibri ist führerlos: Geschäftsführer Klaus Sick hat seinen Rücktritt erklärt und ist nach über 40-jähriger Tätigkeit aus dem Böblinger Unternehmen ausgeschieden. „Seit Freitag, 25. August 2006, gehöre ich der Firma nicht mehr an", bestätigte der 62-Jährige auf Anfrage. Ausschlaggebend für diesen Schritt sei letztlich, so Sick, gewesen, dass die von ihm und Dritten gewünschte Nachfolgerregelung bei den Inhabern kein Gehör gefunden habe. Die rund 50 Beschäftigten in Böblingen und Schopfloch sind ratlos und verunsichert. „Wir hängen etwas in der Luft", war aus ihrem Kreis zu erfahren. Die Kibri GmbH ist seit Mitte der 70er-Jahre Tochtergesellschaft der Kindler & Briel KG. Komplementär Paul Jürgen Keller ist um Schadensbegrenzung bemüht: „Jetzt geht es darum, bei Kibri für Ordnung zu sorgen." Probleme mit der Hausbank, der Kreissparkasse Böblingen, sieht er nicht: „Da bin ich sehr zuversichtlich!" Über eine Nachfolge in der Geschäftsführung sei noch nicht entschieden. Selber einspringen werde er „nur, wenn´s nicht anders möglich ist."

MESSE-KALENDER

30. September – 3. Oktober 2006:
Modell-Hobby-Spiel, Leipzig.

4. – 8. Oktober 2006:
Suisse Toy, CH-Bern.

26. – 29. Oktober 2006:
Modell Süd Bau & Bahn, Stuttgart.

3. – 5. November 2006:
Modellbau Bodensee, Friedrichshafen.

9. – 12. November 2006:
Modellbahn Köln.

18. – 19. November 2006:
2. Internationale Spur-0-Expo, B-Roeselare.

24. – 26. November 2006:
Modellbau Bremen.

24. – 26. November 2006:
Modellbauwelt Hamburg.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-18
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

Preis des Einzelheftes: 3,80 €
Jahres-Abonnement
Inland: 44,40 €
Schweiz: 85,70 sFr
EU-Länder: 55,60 €
Andere europäische Länder: 62,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
DPV Network
Düsternstraße 1-3
20355 Hamburg
Telefon (040) 37 845-62 61
Fax (040) 37 845-96 261
E-Mail: network@dpv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Westfalenbank Bochum, Konto 100 081 25, BLZ 430 200 00, IBAN DE 03430200000010008125, Swift-Code WEBODE 33
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422

Vorschau

SCHMALSPURFEST MIT ZOJE

Die H0e-Modul- und -Segmentanlage des Zittauer Modell-Eisenbahn-Clubs (ZiMEC) wächst unaufhörlich.



Foto: Stirl



Foto: Fröhlich

MIT AUSSICHT AUF LÄRMBEKÄMPFUNG

Lärmschutzwände sind Alltag bei der modernen Bahn und sollten daher auf Epoche-V-Anlagen nicht fehlen.

Foto: MEB-Archiv



Das November-Heft erscheint am **18. Oktober** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

KOMFORTABEL IN ORANGE-BEIGE

Ab Oktober 1976 führte die Deutsche Reichsbahn die Städte-Express-Züge in der auffälligen Farbgebung ein. Mit dem Jahr 1991 endete ihr Einsatz.

Außerdem

Leistungsoffensive

Spannend wie selten: Auf der Innotrans werden gleich zwei brandneue deutsche Loks gezeigt.

Dampf-Maschine

Ein Fall für Liebhaber: Mit echtem Dampfantrieb fährt Märklins S3/6 auf der Königsspur.

Raketen-Lok

Sie hat 1961 Jurij Gagarins Sonderzug bespannt, heute fährt sie Korn: Großdiesellok TE2-041.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

WELTREKORD GEBROCHEN!

Ein Siemens-Taurus der Reihe 1216 erreichte am 2. September 2006 bei Kinding 357 km/h.



Foto: Alkofer

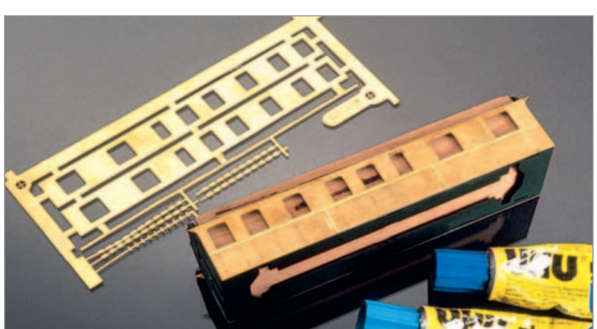


Foto: Chocholaty

TYPVERÄNDERUNG FÜR DONNERBÜCHSE

Aus dem H0-Modell eines Fleischmann-BCi-28 entsteht ein Fuchs-Probewagen BDi-21.